LECCIONES JUANELO TURRIANO DE HISTORIA DE LA INGENIERÍA

Forasteros en la ciudad de la Edad Moderna

Alicia Cámara Muñoz y Bernardo Revuelta Pol, coordinadores

FJT
FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

LECCIONES JUANELO TURRIANO DE HISTORIA DE LA INGENIERÍA

Forasteros en la ciudad de la Edad Moderna

Alicia Cámara Muñoz y Bernardo Revuelta Pol, coordinadores

FJT
FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

FORASTEROS EN LA CIUDAD DE LA EDAD MODERNA

Conferencias impartidas en el curso:
«Forasteros en la ciudad de la Edad Moderna: trazar, describir, comprender»,
celebrado en Segovia del 28 al 30 de octubre de 2022
y organizado conjuntamente por la UNED y la Fundación Juanelo Turriano.
Curso dirigido por Alicia Cámara Muñoz y Bernardo Revuelta Pol y
coordinado por Enrique Gallego Lázaro

2024

MINISTERIO DE CIENCIA E INNOVACIÓN
AGENCIA ESTATAL DE INVESTIGACIÓN
FJT FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO
CARCEM

www.juaneloturriano.com

con la colaboración del proyecto I+D+i «Cartografías de la ciudad en la Edad Moderna: relatos, imágenes, interpretaciones» (PID2020-113380GB-I00 / AEI / 10.13039/501100011033), financiado por la Agencia Estatal de Investigación (Ministerio de Ciencia e Innovación).

Revisión de textos y documentación:
Begoña Sánchez-Aparicio García
Covadonga Álvarez-Quiñones del Gallego

Diseño, maquetación:
Ediciones Doce Calles S.L.

© De la edición, Fundación Juanelo Turriano
© De los textos, sus autores
© De las fotografías y dibujos, sus autores

ISBN: 978-84-122150-5-2
D.L.: M-10568-2024

La Fundación Juanelo Turriano ha realizado todos los esfuerzos posibles por conocer a los propietarios de los derechos de todas las imágenes que aquí aparecen y por conocer los permisos de reproducción necesarios. Si se ha producido alguna omisión inadvertidamente, el propietario de los derechos o su representante puede dirigirse a la Fundación Juanelo Turriano.

Cubierta:
Travels through Portugal and Spain, in 1772 and 1773.
Richard Twiss. Biblioteca Nacional de España.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

PATRONATO

PRESIDENTE DE HONOR
Victoriano Muñoz Cava

PRESIDENTE
José María Goicolea Ruigómez

VICEPRESIDENTE
José Antonio González Carrión

SECRETARIO
Claudio Olalla Marañón

VOCALES
Inmaculada Aguilar Civera
Alicia Cámara Muñoz
David Fernández-Ordóñez Hernández
María Moreno López de Ayala
Fernando Sáenz Ridruejo

PRESENTACIÓN

La mirada que un extraño tiene de una ciudad cuando atraviesa sus puertas nunca es la misma que la que tienen sus ciudadanos. Ya sea para intervenir en sus obras o para describirla -tanto en su forma urbana como narrando la vida que late en sus calles y plazas- su percepción nos hace reflexionar sobre cómo evolucionaron los modelos urbanos y cómo se entendía en la Edad Moderna algo tan complejo como la ciudad.

Cuando un forastero llega, pueden ser diversas las razones que le han llevado hasta allí: un ingeniero que debe hacer trazas que cambien la forma urbana; un espía que describe una ciudad para que el enemigo pueda conquistarla; un curioso que no se conforma con conocer las ciudades a través de grabados; viajeros de camino a otros lugares que quieren dejar constancia de sus impresiones a lo largo del viaje; un escritor que incorpora esas descripciones de la ciudad a sus obras… Queremos asimismo poner uno de los focos en la mirada de mujeres desplazadas a ciudades desconocidas por las más diversas causas, para finalizar con la visión que de Segovia tuvieron los que llegaron a esta ciudad entre el Renacimiento y la Ilustración.

ÍNDICE

1

Miradas forasteras a la ciudad en el Renacimiento 11

ALICIA CÁMARA MUÑOZ

2

Trazar ciudades. La elaboración del proyecto urbano 37

ALFONSO MUÑOZ COSME

3

La ciudad geométrica y los ingenieros militares. Cuatro siglos de propuestas en Melilla 61

ANTONIO BRAVO NIETO

4

Sapere e potere. Forestieri, spie, ingegneri militari nella città del XVII secolo 83

ANNALISA DAMERI

5

Forasteras: artistas, científicas, reinas, monjas y nobles. Testimonios y silencios sobre paisajes y ciudades ajenas 103

BEATRIZ BLASCO ESQUIVIAS

6

Turistas en las ciudades de la Europa de las Luces. Entre los caminos y el entretenimiento 131

DANIEL CRESPO DELGADO Y LAURA HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ

7

Forasteros en Segovia 147

ENRIQUE GALLEGO LÁZARO

1
Miradas forasteras a la ciudad en el Renacimiento*

ALICIA CÁMARA MUÑOZ
Universidad Nacional de Educación a Distancia-UNED

> «Aquel insaciable y desenfrenado deseo de saber y conocer que natura puso en todos los hombres, César invictísimo… no puede mejor ejecutarse que con la peregrinación y ver de tierras extrañas, considerando en cuanta angustia se encierra el ánimo y entendimiento que está siempre en un lugar sin poder extenderse a especular la infinita grandeza deste mundo»[1]

Así decía la dedicatoria a Felipe II en 1557 del *Viaje de Turquía*[2]. Conocedor su autor del «ardentísimo ánimo que Vuestra Majestad tiene de ver y entender las cosas raras del mundo con sólo celo de defender y augmentar la sancta fe católica», y siendo su gran enemigo el Turco, había querido «pintar al vivo en este comentario, a manera de diálogo, a Vuestra Majestad el poder, vida, origen y costumbres de su enemigo». Estas palabras, «pintar al vivo», consagran, por un lado, el valor de la experiencia directa de las cosas en el avance del conocimiento, y por otro la semejanza entre escribir y pintar cuando se trata de describir. Establecen asimismo que la curiosidad por la vida y costumbres, en este caso del enemigo, superaba muchas veces al interés que despertaban los edificios en sus ciudades.

1. INTRODUCCIÓN

Los forasteros que llegaban a las ciudades en el siglo XVI las describían de acuerdo con un modelo que en su origen procedía del *laudibus urbium*, presente en los libros de viajes medievales y en los primeros realizados al Nuevo Mundo[3]. El modelo cifraba

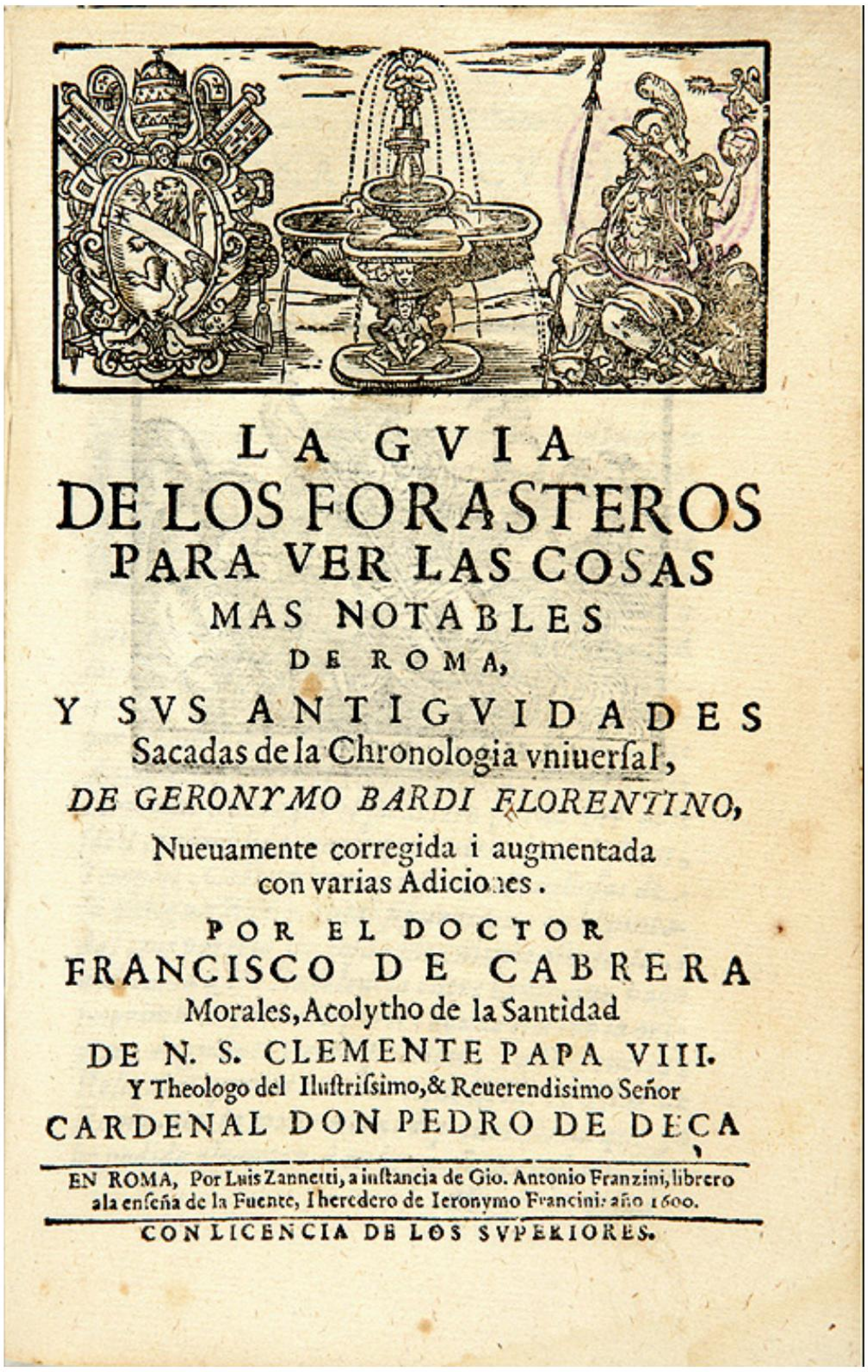


FIG. 1. Francisco de Cabrera Morales, *La guía de los forasteros para ver las cosas más notables de Roma, y sus antigüedades*. Roma, Luis Zannetti, 1600. Biblioteca de la Universidad Complutense de Madrid.

las alabanzas en el sitio, las murallas, la amenidad y fecundidad de los alrededores, los monumentos y los antiguos fundadores, a lo que se sumaban siempre las costumbres de los ciudadanos, así como sus hombres ilustres. En el siglo XIII el *Libro de las maravillas* de Marco Polo utilizó las ciudades como mojones de su viaje, pero apenas se detuvo en narrar cómo eran sus edificios más allá de decir si eran grandes y ricas. Lo que le interesaba era si había mucho o poco comercio, o de qué vivían sus habitantes, así como las costumbres. El interés por la vida de la ciudad se leía en las primeras palabras de la *Odisea*, el viaje por antonomasia, cuando Odiseo es presentado como el «varón de multiforme ingenio» que había peregrinado por larguísimo tiempo, y «vio las poblaciones y conoció las costumbres de muchos hombres». Esa pasión por conocer otras costumbres, saber de los que poblaban esas ciudades, las vidas ajenas, nunca se pierde a lo largo del tiempo para los viajeros, para quienes en la Edad Media las ciudades

ya fueron un «índice de referencia esencial a través del cual progresa la descripción de itinerario»[4]. El humanismo y el afán científico del Renacimiento se concretarían en que prácticamente desaparecieron los elementos fantásticos presentes en algunos libros de viajes medievales[5], así como en el hecho de que las ciudades adquirieron cada vez más protagonismo.

Para ver *ad vivum*, «a vista de ojos» o «pintar al vivo» –distintas maneras en la época de referirse a lo mismo– ciudades y tierras, había que penar por los caminos, como nos cuenta el viajero belga Jehan Lhermite, que estuvo en España entre 1587 y 1602[6]: a caballo, o en mulas que a veces se niegan a moverse, en coches en algunas etapas, subiendo y bajando montañas, en galeras sufriendo tempestades, pasando aduanas donde los aduaneros les roban, alojándose en posadas incómodas, buscando siempre amigos, conocidos o compatriotas que les puedan alojar mejor y les puedan aconsejar sobre qué ver o sobre cómo debe ser su comportamiento, en su caso concreto cómo conseguir los favores del rey a su llegada a la corte…

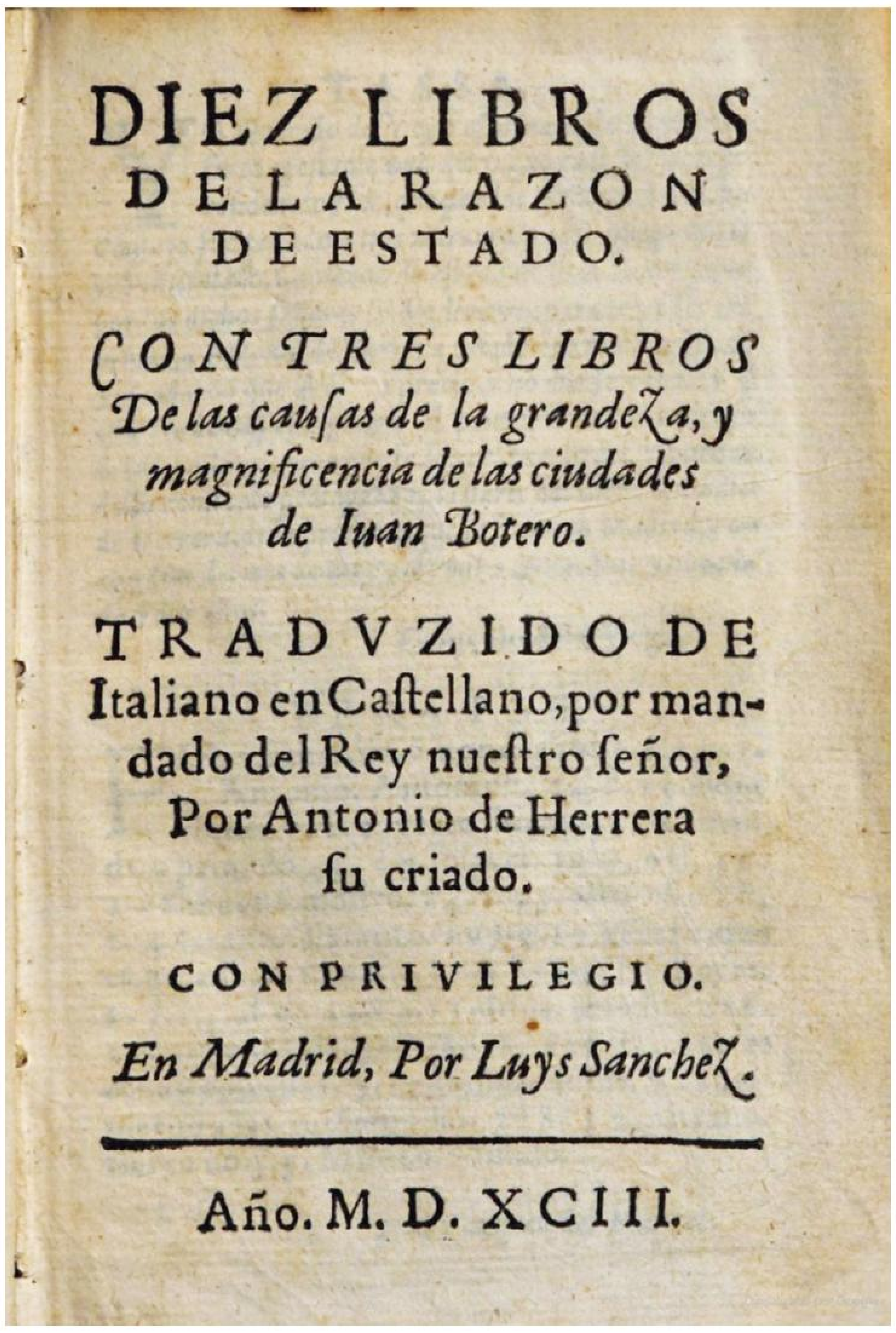
Con todo, no era la misma la mirada del descubridor de nuevos mundos, la de un embajador, la de un militar, la de un mercader, la de un misionero, la de un dibujante… Y tampoco era igual la mirada sobre la ciudad de quienes ya la conocían por descripciones o grabados, que la de los que la contemplaban sin ese relato previo. Por ejemplo, no podemos equiparar cómo veía Roma un peregrino que llevara en su bolsillo una guía de la ciudad –cuyo origen medieval eran los *Mirabilia Urbis Romae*, y traducidas a muchas lenguas, entre otras la española[7] [FIG. 1]– con los itinerarios y la imagen de los edificios más importantes para reconocerlos de inmediato, a cómo veía las ciudades un embajador, por no referirnos al deslumbramiento de los descubridores ante ciudades como Tenochtitlan.

2. UN MODELO DE CIUDAD, ENTRE GIOVANNI BOTERO Y EL *CIVITATES ORBIS TERRARUM*

Lo que hacía una ciudad grande y magnífica lo codificó Giovanni Botero en los *Tres libros de la grandeza de las ciudades* publicado en 1588 y muy pronto traducido al español –Antonio de Herrera ya lo había traducido en 1592, aunque se publicara un año después [FIG. 2]–. Empieza Botero estableciendo:

> Que cosa es ciudad grande, y magnifica. Llamase Ciudad, muchos hombres recogidos en un lugar, para vivir con felicidad: y grandeza de ciudad se llama, no el espacio del sitio, o lo que rodean los muros, sino la muchedumbre de los vecinos, y su poder, y los hombres se juntan movidos del autoridad, o de la fuerza, o del placer, o del provecho que dello les resulta

Es la ciudad de los ciudadanos la que es admirable, la que despierta el deseo de conocer, como en la *Odisea* o en el libro de Marco Polo. Botero enumera las causas que hacen que una ciudad tenga muchos ciudadanos: la religión; los estudios que se plasmarían en buenas universidades en las que cultivar la mente pero también el cuerpo; los tribunales de justicia, cuyos jueces defienden las vidas, honras y haciendas; la libertad



DIEZ LIBROS
DE LA RAZON
DE ESTADO.

CON TRES LIBROS
De las cauſas de la grandeza, y
magnificencia de las ciudades
de Iuan Botero.

TRADVZIDO DE
Italiano en Caſtellano, por mandado del Rey nueſtro señor,
Por Antonio de Herrera
ſu criado.

CON PRIVILEGIO.

En Madrid, Por Luys Sanchez.

Año. M. D. XCIII.

FIG. 2. Giovanni Botero, *Diez libros de la razón de estado, con tres libros de las causas de la grandeza y magnificencia de las ciudades, de Iuan Botero: traduzido de italiano en castellano por Antonio de Herrera*. Madrid, Luis Sánchez, 1593. Biblioteca Nacional de España.

de los tributos que hace que se celebren ferias con asistencia de muchos mercaderes; que en ella se encuentre mercadería que atraiga compradores, como pimienta de Calcuta, canela de Ceilán, sal de Chipre, o las lanas de algunas ciudades españolas e inglesas. A todo ello se suma la industria, es decir, que en esa ciudad se sepa hacer algo mejor que en ningún sitio: tapicerías en Arras, brocados en Milán, granas en Venecia y Valencia… Son especialmente ricas también las ciudades convertidas en mercado de mundos lejanos como Sevilla, donde llega el trato con las Indias, o Lisboa «a donde acude la especería de Oriente», algo en lo que esta ciudad había sustituido a Venecia y bastaba para hacer rico a Portugal. Otras ciudades eran nudos comerciales por su ubicación, convertidas en almacenes capaces de atraer a comerciantes y compradores de todo el mundo, como Malaca, Ormuz, Alejandría, Constantinopla, Mesina, Génova, Amberes, Ámsterdam, Frankfurt, Nurenberg… y los príncipes debían potenciarlo «asegurando el puerto con muelles, facilitando los cargadores, teniendo la mar segura de cosarios, haziendo los ríos navegables, fabricando almacenes, oportunos, y capaces, y aderezando los caminos»[8] de todo lo cual eran ejemplo los reyes de China, un dato que quizá conocería por su condición de jesuita durante años, porque fueron sobre todo religiosos los que describieron las costumbres de ese reino, como haría el agustino Fray Juan González de Mendoza en su libro de 1586, que aplica el modelo europeo para valorar la grandeza de aquellas ciudades lejanas[9]. Y si en este caso es un país oriental el referente, Botero vuelve a hacer alarde de su conocimiento de las ciudades del mundo cuando, como ejemplo de cómo la residencia de la nobleza hace grande a una ciudad, pone a Cuzco, donde el Inca del Perú «queriendo ilustrar la ciudad del Cuzco, demás de querer que habitasen en ella todos los señores y Caziques, mandó que cada uno labrasse su palacio; y aviendolo hecho a porfía unos de otros, se aumentó mucho aquella ciudad en poco tiempo»[10]. En cambio, para ejemplificar cómo funcionan las ciudades que tienen señorío sobre otras, lo que las convierte también en polos de atracción ciudadana, recurre a su experiencia europea, y así son Pisa, Siena, Génova, Luca, Florencia, Augusta, Gante, Roma, Venecia… las que atraen hasta ellas a embajadores, agentes y hombres ricos. Finalmente, lo que conserva la grandeza de las ciudades son la justicia, la paz y la abundancia. No son tan amplias las observaciones acerca de lo que ven de los viajeros cuando llegan a las ciudades, ni siquiera las del mismo Botero cuando unos años después

visitó distintas ciudades españolas[11], porque hay en esta obra de Botero la formulación de un pensamiento político del que el forastero normalmente prescindía.

La versión visual del modelo urbano europeo nos lo proporcionaría el *Civitates Orbis Terrarum*, que recoge tanto grabados elaborados por artistas forasteros como los que las mismas ciudades produjeron, y convierte en imagen aquello de lo que las ciudades se enorgullecían[12]. Gracias a esta publicación –elaborada hasta alcanzar seis volúmenes entre 1572 y 1617– quienes no querían pasar penalidades viajando tuvieron una formidable fuente de información, en la que *urbs* y *civitas* se fusionaban, pese a que la parte de la *civitas*, de la vida, se hiciera presente mediante la representación de la parte por el todo con los personajes de los primeros planos, lo que no sucedía con la forma urbana, la *urbs*, vista desde la lejanía del viajero que se aproximaba a ella.

El funcionamiento de las instituciones no tenía cabida en esas imágenes, pero también todos sabían que lo que demostraba a ojos de los forasteros las calidades y virtudes de los ciudadanos era su concreción en los edificios y las transformaciones urbanas. De hecho, *urbs* y *civitas* nunca fueron consideradas algo separado, no existiendo la grandeza de la una sin la otra[13]. Aunque es del término *civitas* del que deriva la palabra ciudad según Sebastián de Covarrubias en su *Tesoro de la lengua castellana* del año 1611, «ciudad es multitud de hombres ciudadanos, que se ha congregado a vivir en un mesmo lugar, debajo de unas leyes y un gobierno»– no olvida incluir la segunda acepción del término «ciudad» que «se toma algunas veces por los edificios; y respóndele en latín *urbs*». Ambos significados de la palabra ciudad los vemos reflejados tanto en los relatos de viaje -con predominio de la *civitas*- como en el *Civitates Orbis Terrarum,* en el que impera la *urbs*. Otra característica de estos grabados, que los hace equiparables a los relatos de los viajeros, es que la ciudad se contempla tan integrada en el paisaje que la rodea, que ambos adquieren la misma importancia[14]. Y como la ciudad en tanto que forma urbana bien diferenciada del entorno es una percepción que impositivamente se ofrece al viajero, es constante la valoración de las fortificaciones de las ciudades, que las aísla a la vez que las integra en el territorio, como sucede tanto en los relatos de los viajeros como en el *Civitates.* Por poner como ejemplo a un gran viajero, el punto de vista de Lhermite es muchas veces el mismo que nos transmiten las vistas corográficas que conocemos. Así, Namur protegida por su castillo en el punto más alto, y con techos de pizarra en sus casas es «digna de ser vista desde lejos, sobre todo si la divisamos desde una montaña alta que está al otro lado de la puerta que da a Luxemburgo»[15] [FIG. 3]. Este viajero, excepcional por la información que da sobre todas las ciudades europeas y españolas que visita, lo mismo que va describiendo la grandeza de las ciudades en la lejanía, como en el *Civitates*, durante su estancia en Madrid, ya como forastero que pasea sus calles, puso el foco de su atención en la vida de la villa y realizó un precioso dibujo que representa la actuación de unos equilibristas en la plaza del Alcázar, en el que vemos lo que sucedía en plaza y a la corte asomada desde el lugar del poder para ver el espectáculo [FIG. 4].

FIG. 3. Namur. 1575. Georg Braun y Franz Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*. Library of Congress, Geography and Map Division.

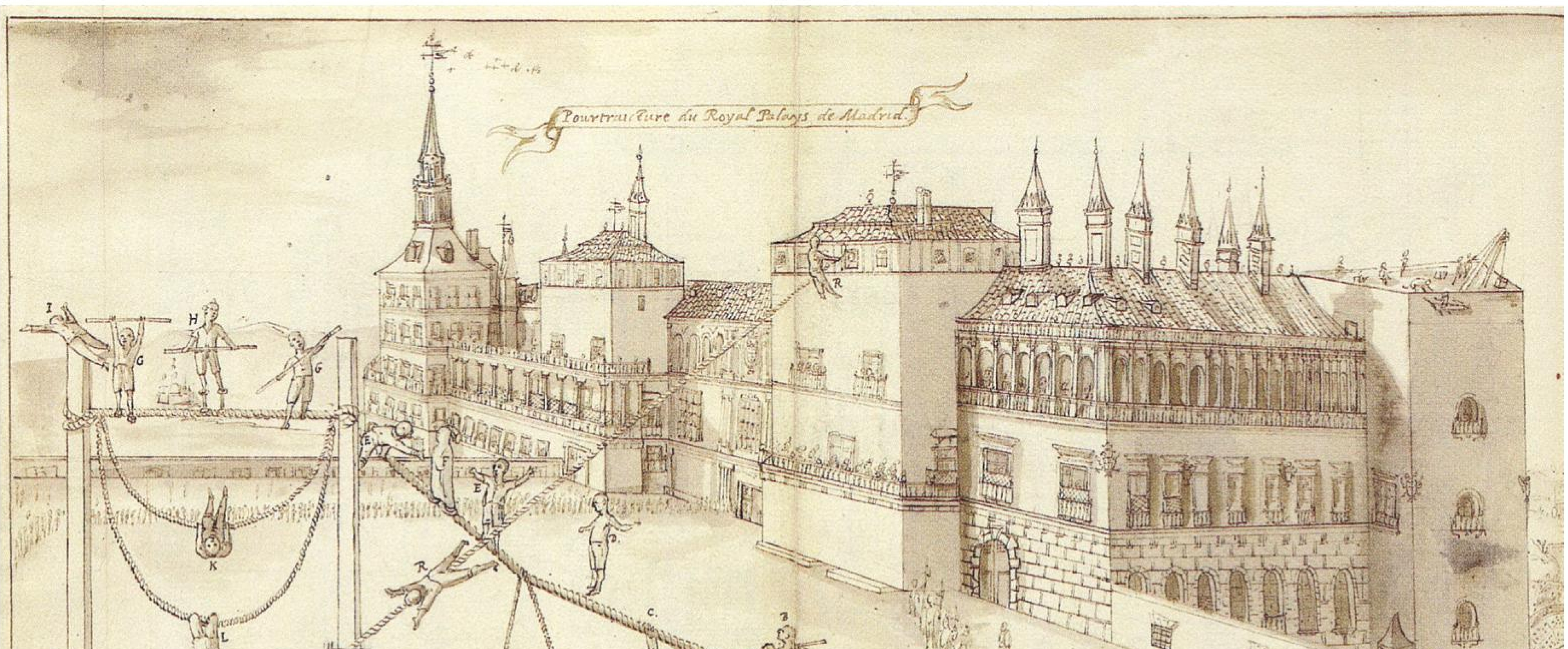


FIG. 4. J.Lhermite, *Le passetemps*. Bruselas. Bibliothèque Royale. Plaza del alcázar de Madrid.

3. LA VIDA EN LA CIUDAD

La atención a la vida, las costumbres y las instituciones, se agudiza cuando lo que visita el forastero son ciudades lejanas. Ejemplar en ese sentido es el citado *Viaje de Turquía*, imprescindible si queremos saber de la vida de los turcos en Constantinopla a mediados del siglo XVI, algo que conocemos también por otros documentos, como el manuscrito sobre trajes de la BNE que dedica una página a las vestimentas del temido enemigo [FIG. 5][16]. El viajero nos cuenta cómo practican su religión, la enseñanza, las peregrinaciones a la Meca, cómo entierran a los muertos, las bodas, la administración de justicia, las actividades de las mujeres, qué muebles usan o la costumbre de sentarse en estrados, que le recuerda al autor lo que en España hacían las mujeres, etc. Sin embargo, sobre los edificios no se explaya de forma tan extensa, pese a lo magnífico de la ciudad si nos atenemos a la vista del *Civitates Orbis Terrarum* [FIG. 6]: del palacio del sultán en Constantinopla alaba el jardín o que esté cercado como lo estaría una ciudad con seis torres artilladas, y destaca que entre los cristianos no hay ningún palacio semejante, pero dice que «los aposentos y edificios que hay dentro no hay para qué gastar papel en decirlos»[17], dejándonos con la curiosidad. Para él apenas hay edificios memorables, aparte de las cuatro mezquitas principales, los palacios y algunas casas de los bajás, y la razón es que los turcos no son amigos de ellos y los derriban. Es algo en lo que coincide con el anónimo autor de una *Relación* sobre los turcos en la que leemos que, pese a ser ricos y poderosos no les interesa hacer «suntuosas y magníficas casas y tienen por superfluidad gastar en esto sus dineros», e incluso «hacen mucha burla de los cristianos por los edificios que con tanta costa y curiosidad edifican como si perpetuamente los huviesen de gozar»[18]. Sí se admira el autor del *Viaje de Turquía* del *Baziztan* –el Gran Bazar– por estar bajo tierra, construido todo de cal y canto para evitar el fuego, en cuyas calles están todos los joyeros y comercios de cosas delicadas como la seda o las especias. Como siempre que se describe una realidad ajena al propio

FIG. 5. *Códice de trajes. Siglo XVI*. Biblioteca Nacional de España. NE Res/285.

FIG. 6. Constantinopla. 1577. Georg Braun y Franz Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*. Wikimedia Commons.

imaginario, se recurre a la comparación que permite valorar lo desconocido, y así señala que, sólo en una de esas tiendas del *Baziztan*, están todas las joyas que se llegan a ver en el mercado de la plaza de Medina del Campo[19].

También le admira en extremo Santa Sofía, «el más magnífico, sumptuoso y soberbio edificio que pienso haber en Asia, África ni Europa», construida por Justiniano y derribada en gran parte por el sultán Mahometo, de la que dice –a modo de arqueólogo aficionado– que se podía saber cómo era antes mirando los cimientos que quedaban. Se asombra uno de los interlocutores cuando el antiguo cautivo dice que en ella caben diecisiete mil personas, lo que explica diciendo que tiene de ancho lo que sería un tiro de arcabuz, y no tiene ningún pilar en medio «sino el crucero de obra musaica, que parece que llega al cielo; alderredor todo es corredores de columnas de pórfido y jaspe sobre que se sustenta la capilla, uno sobre otros»[20]. Con estas palabras ha sabido describir la sensación de ingravidez que transmite la cúpula de Santa Sofía «que parece que llega al cielo». El anónimo autor de la *Relación* sobre los turcos que hemos citado, y que se basó en otros relatos, también se refiere a Santa Sofía, pero en este caso se limita a hablar de su cubierta de plomo y su bóveda con muchas columnas de mármol y pórfido, y parece que él personalmente no la ha visto, porque por otras descripciones deducimos que nadie que la viera con sus propios ojos dejó de querer transmitir el impacto que podía producir una cúpula que parece flotar en el espacio[21]. El autor del *Viaje de Turquía,* pese a los peros que le ha puesto a la ciudad, concluirá que «mirando todas las buenas cualidades que una buena cibdad tiene de tener… valor y grandeza, sitio y hermosura,

tratos y provisión» a Constantinopla no la superan Roma, Venecia, Milán, Nápoles, París o Lyon, ni siquiera aunque se juntaran[22].

Esta obra es también uno de los ejemplos de que los viajeros por lo general se interesaron más por el uso que tenían los edificios que por la pura belleza arquitectónica: a su regreso pasa por Roma, y allí, cuando sus interlocutores le preguntan si es suntuosa la fábrica del Vaticano, acomoda su respuesta a la función que tiene de albergar al papa: «Soberbio es por cierto, ansí de edificios como de jardines y fuentes y plazas y todo lo necesario, conforme a la dignidad de la persona que dentro se aposenta», y si Palermo es de las ciudades más nombradas de Sicilia lo es por ser la más abastecida de pan, vino, carne, volatería y caza[23], pero no por sus edificios.

Es el caso a veces de Lhermite, a quien las villas con jardines en las afueras de Génova le fascinaron, y si el palacio de Gio Andrea Doria era descrito con admiración, lo fue por reunir «todo lo que humanamente podría desear un hombre para su comodidad»: fuentes, galerías, jardines, un embarcadero privado para llegar a las galeras, sin ninguna descripción de la forma arquitectónica que concretó tanta comodidad de uso[24]. Todos los que describieron estas villas genovesas se fijaron más en la vida y funciones que tenían que en los espacios físicos en que toda esa actividad se desarrollaba. También había sido sensible a la riqueza de estas villas el autor del *Viaje de Turquía* que alababa Génova por sus casas –no por sus calles que eran angostas– pero sobre todo por las villas que tenía fuera de la ciudad con jardines con naranjos y frutales: «y hay tantas casas soberbias, que los genoveses llaman «vilas», que toda la ribera paresce una cibdad», «las hacen los genoveses para holgar y cada uno quiere hacer una mejor y más costosa que la del otro por soberbia». Otro viajero, anterior a los citados, don Fadrique Enríquez de Ribera, coincidía con ellos al escribir que Génova era «muy hermosa por de fuera», pero sus casas, aunque muy buenas, eran tan altas que no dejaban pasar el sol, y las calles eran angostas e incómodas porque estaban en cuesta. En cambio, sus villas eran mejores que las de Florencia, porque en las de Florencia lo que había era «utilidad» y en estas «gasto». La imagen de estas villas de Génova, cuyos edificios y jardines han colonizado la naturaleza con el artificio, se aprecia en la vista de Génova del *Civitates*, aunque siempre echemos en falta las palabras de los viajeros que hubieran podido describir literariamente en qué formas se plasmaba tanta soberbia y hermosura [FIG. 7]. En cualquier caso, los forasteros que llegaban a una ciudad seleccionaban en sus relatos lo que las hacía distintas o superiores a otras, imponiéndose la descripción corográfica a la geográfica, la segunda pendiente de la medida y las distancias en el territorio, y la primera atenta –aún sin prescindir de la medida– a lo que se podría llamar pintar o describir la ciudad[25], ya fueran la *civitas,* o la *urbs* en la que se plasmaba la riqueza que vecinos e instituciones habían alcanzado.

3.1. Las mujeres de Génova

Algo que rara vez faltaba en los relatos forasteros era la vida de las mujeres que se podía ver en las calles. La vida privada no es accesible a esas miradas, limitadas a los espacios públicos. Ejemplos de ello habría bastantes, pero hay uno que se repite, que es

FIG. 7. Génova y Florencia. 1577. Georg Braun y Franz Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*. Biblioteca Nacional de España.

el de las mujeres de Génova, ciudad presente en muchos libros de viaje probablemente por el hecho de ser el puerto por el que pasaban muchos viajeros que se movían por el Mediterráneo hacia o desde España. Lhermite habla de los bailes en la ciudad, de cómo se controlan, sus pasos, su belleza, y de que en ellos las doncellas hijas de la burguesía van «ligeramente vestidas con una tela de seda de abigarrados colores y tan gentilmente engalanadas y peinadas que parecen más bien ninfas o diosas», y nos cuenta también cómo era el ideal de belleza: tez muy blanca, para conseguir la cual estaban toda una semana antes con una mascarilla en la cara que ellas mismas se hacían para mudar la piel; ligereza en el movimiento, lo que les suponía pasar una semana con unas zapatillas cargadas de plomo; rubias, para lo cual todas se teñían «lavándoselos con una lejía especial, y después los secan al sol extendiéndolos con las manos, para hacer lo cual con mayor comodidad se sientan en los alféizares de las ventanas que se abren en las buhardillas de sus casas, colocándose de espaldas al sol con un gran sombrero de paja agujereada en la cabeza por donde pasan todos sus cabellos que extienden a todo alrededor de este sombrero y así los secan más cómodamente»[26]. Como lo hacían en las ventanas, era algo que formaba parte de la vida pública de la ciudad, cualquier forastero lo podía ver, y eso explica que también años antes el autor del *Viaje de Turquía*, sorprendido por la belleza de esas mujeres, pudiera hablar de los cuidados de sus cabellos, que lavaban cada semana, normalmente los sábados, poniéndolos después al sol[27].

También a Fadrique Enríquez de Ribera en su peregrinación a Jerusalén le llamaron la atención las mujeres de Génova, en su caso por ser las más libres de toda Italia,

FIG. 8. Venecia. 1577. Georg Braun y Franz Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*. Biblioteca Nacional de España.

siempre sentadas en la calle hablando con cualquiera aunque las vieran sus maridos, permaneciendo en la calle hasta la una o las dos de la noche; eran mujeres que subían solas a mulas o con una vieja en otra mula, y usaban sillas de hombres. Esas formas de sociabilidad femenina en la ciudad las comprobaba asimismo en que se solían juntar unas en las casas de otras «a aver placer»[28]. Incluso Calvete de Estrella, un viajero que rara vez describe la vida de las ciudades porque se centra en la narración de las fiestas, arcos triunfales, juegos caballerescos y ceremonias cortesanas que jalonaron el viaje del príncipe Felipe a Flandes (1548-1551) no dejó de notar que en una de esas fiestas urbanas había en las ventanas de la ciudad de Génova «muchas y muy hermosas damas que naturalmente en aquella ciudad son aventajadas a todas las de Italia en hermosura»[29].

Por su parte, un ingeniero, Leonardo Turriano, no dejó de incluir en la vida de Santa Cruz de la Palma los comportamientos de las mujeres comparándolas a las de Génova: «Esa ciudad está poblada por portugueses, castellanos, flamencos, franceses y algunos genoveses. Es gente vanidosa, ostentosa, soberbia, imprudente, inconstante e infiel en sus amistades. Las mujeres tienen aquí más imperio sobre los hombres, y exceden a las de otras islas, en amores, en requiebros, cantos, músicas, bailes, en conversaciones libres y en esplendor. Merecidamente se pueden aplicar a esta ciudad los epítetos que convienen a Génova, por lo menos en lo del mar, de los hombres y de las mujeres»[30].

No es que las mujeres de Génova fueran las únicas que merecieran la atención de los viajeros, pero fueron tantos los que pasaron por esa ciudad que casi crearon un arquetipo de lo femenino que parecía destacar en el contexto europeo. Hubo otras

ciudades en las que las mujeres despertaron la curiosidad del viajero, como el citado don Fadrique Enríquez de Ribera, marqués de Tarifa, cuya mirada registró que en Milán «las mujeres son muy costosas en el vestir, y en lo de los carros: porque teniendo su marido trezientos ducados de renta, mantiene un carro con dos caballos», y en Venecia las mujeres se cubrían con un pedazo de lienzo que solo les dejaba ver los ojos, algo que solo se quitaban en la ceremonia de la boda, en la que iban descubiertas y cuando querían ser reconocidas como sucedía en las ferias. Le llama la atención que, cuando van tapadas, si sus maridos se encuentran con ellas ni las reconocen, todo esto narrado en el contexto de la descripción de las relaciones familiares, los casamientos, etc. de una ciudad que como veremos le deslumbró [FIG. 8].

4. MIRADAS FORASTERAS AL SERVICIO DE LA MONARQUÍA DE ESPAÑA

Cuando los europeos descubrían ciudades nuevas tenían que hacer comprensible su grandeza para sus lectores, lo que hacía necesaria la comparación con las ciudades que conocían. Hay múltiples ejemplos, y muchos de ellos proceden de viajeros que lo fueron al servicio de la monarquía de España, cuyo rey dominó las cuatro partes del mundo, como se decía en la época. Por ejemplo, lo hizo Hernán Cortés –comparando la plaza de Tenochtitlan con la de Salamanca– pero también llegó a la poesía de Lope de Vega, quien en *El arenal de Sevilla* escribía «Méjico y Venecia son / dos ciudades celebradas, / porque sobre el mar fundadas / con notable perfección / son ciudades y son mares». Pero Tafur en el siglo XV había hecho lo mismo en su libro de *Andanças e viajes* al comparar la grandeza de una ciudad desconocida con Valladolid, o la altura de una torre con la de Sevilla. Fray Juan González de Mendoza decía que los puentes sobre barcas de las ciudades chinas eran como el de Sevilla[31], y a mediados del siglo XVI en el *Viaje de Turquía* Matalascallando le preguntaba a Pedro de Urdemalas precisamente en esos términos: «Qué vecindad terná Constantinopla? ¿Es mayor que Valladolid?».

El interés de Felipe II por las ciudades de sus reinos se tradujo en empresas artísticas tan ambiciosas como las vistas de Van den Wyngaerde[32], pero la palabra que las describía permitió también satisfacer la curiosidad por las ciudades y tierras lejanas, como comprobamos en la biblioteca de Juan de Herrera, que bien puede explicar los intereses en la corte española por los mundos extraeuropeos: además de la recopilación de Juan Bautista Ramusio de la navegación, viajes y descubrimientos, de la que todos los curiosos por los nuevos mundos bebieron en el Renacimiento[33], Herrera reunió descripciones de mundos lejanos no siempre impresas, como un manuscrito de «la vida de Hernando Cortés y el camino y conquista que hiço en Nueba España, manosecripto, en romanze». Para conocer mundos lejanos tenía también un Discurso de la ciudad de Constantinopla y un Viaje a Tierra Santa en romance, así como una «discrepzión de Palestina en papel ynpreso, colorido, en lienzo, en marco sin moldura, tiene de alto una vara y dos de largo». A todo ello se sumaba una Descripción universal del orbe, «barias descripciones de provincias y ciudades, estanpadas» –probablemente el *Civitates Orbis Terrarum*–, y libros sobre ciudades y tierras europeas como el origen de la ciudad de Verona en latín de Torello Saraina, un libro de la nobleza y antigüedad de Escocia en latín, o una historia

de las cosas de Inglaterra en italiano. Otras partes del mundo nutrieron su curiosidad, con la historia de Etiopía del portugués Francisco Álvares, dos ejemplares del tratado de la China del también portugués fray Gaspar de la Cruz, y no podían faltar las décadas de Asia de Joâo de Barros. El extremo oriente aparecía asimismo en una carta de Japón de Fray Luis Flores, un libro de Avisos de China y Japón en romance, sacado de las cartas de los misioneros jesuitas, y un cuaderno con «escritura de la China»[34]. Son pocos, en una librería enorme dedicada en su mayoría a la ciencia y a la arquitectura, llena de tratados y de manuscritos, pero no dejan de ser relevantes para entender la curiosidad que despertaban en la época los mundos lejanos y sus ciudades, y más en el entorno cortesano en que vivió el arquitecto y matemático de Felipe II.

Los ejemplos de descripciones manuscritas –y por lo tanto limitadas a pocos destinatarios– de países lejanos que llegaban a la corte española se los debemos sobre todo a militares, espías, embajadores... todos fueron viajeros, pero la mirada forastera que posaban sobre la ciudad a la que llegaban no era nunca la misma. Si pensamos en términos de alteridad, las ciudades de Berbería cobran un protagonismo indudable, pero no solo porque en ellas se quisiera encontrar las diferencias obvias con las ciudades europeas por cultura y religión, sino porque la mirada de los militares que informaron sobre ellas utilizó también el modelo europeo para hacer las comparaciones y medir su grandeza. En ocasiones la arquitectura islámica fue motivo de admiración, como sucede en una descripción de Túnez por un militar italiano cuando don Juan de Austria la conquistó en 1573: «Il territorio di Tunisi é bellissimo pieno d'olivi, dattoli, et tutti altri frutti terreni, benissimo coltivati». La ciudad es grandísima circundada de amenas colinas con murallas «all'usanza di Roma». Tenía casas bajas y «brutta architettura. Belle Moschee, et fra l'altre la maggiore bellissima tutta fatta ad archi sostentata da diversi colonni di gran belleza di molti colori de Marmi mischi, che passano al numero di 200 delli quali il Sermo. Sigre. Don Giovanni d'Austria ne fece levar quattro bellissimi con gran dispiacere de Mori». Además de esta muestra de aprecio por el arte islámico -con el disgusto de los tunecinos por el expolio al que estaba siendo sometida su mezquita mayor- la antigüedad clásica despertó en el conquistador el mismo interés, y así, el relato narra que don Juan había ido al cabo cartaginés para ver el sitio y las antigüedades de la antigua Cartago. Mundos lejanos y admirables en sus formas urbanas y en sus costumbres, en ellos la fauna también despertó la curiosidad y el deseo de posesión de don Juan de Austria, quien cazó todo tipo de animales, algunos de los cuales fueron embarcados, y le fue regalado «un bel leoncino giovane assai domestico», así como camellos, caballos… Por supuesto, como siempre las costumbres ocupan la mayor parte del relato, describiendo cómo van vestidos los tunecinos y en general demuestra una gran curiosidad y deseo de describir todo lo que ve y sobre todo lo que le resulta distinto a la realidad europea, como la forma de montar a caballo, sin freno y sin silla, si bien observa que muchas costumbres son parecidas a las italianas, como las cartas, o el juego de dados[35].

Militar –quizá ingeniero– fue también quien en 1581 describió las ciudades de Berbería que había que «ganar, fortificar, poblar, mantener y desfructar con las galeras y gente de guerra de su Md.», en las que incluía las conquistadas y las enemigas, para que lo viera y decidiera sobre ello el Consejo de Estado, lo ejecutara el de Guerra y

lo financiara el de Hacienda. Aunque no es la mirada del viajero tal como la estamos tratando, porque tiene una intencionalidad política y militar de intervención en la ciudad y el territorio –con lo que su trascendencia es mayor y cada palabra debe ser medida– comprobamos que incluso en este ejemplo lo que hacía necesaria la conquista de una ciudad tenía mucho que ver con lo que era la grandeza según el modelo urbano europeo, es decir, la ubicación, sus defensas, su comercio y la cantidad y calidad de sus vecinos. Fortificaciones y artillería se apoderan de las breves descripciones que el autor envía al rey. Da información sobre los habitantes y su condición –por ejemplo, la presencia en las ciudades enemigas de jenízaros– su producción y comercio, así como sus edificios. En el caso de Bizerta dice: «puerto muy bueno en un Río y sobre la varra dos castillos fuertes con Artillería, tiene muchas casas, muchas huertas y frescuras, mucho Pescado, Carnes, carganse allí lanas, cera, Miel, Carne, Datiles. Tomola y fortificola Luchali Año de 68, avia Turcos en ella, ganola el sr. Don Juan año de 73, mandola començar a fortificar»[36]. Son breves los datos, pero suficientes para que en la corte se pudiera decidir qué hacer con esa ciudad, de la que se conserva un bello dibujo de años posteriores, cuando se planteaba su conquista [FIG. 9].

Militares fueron también los autores de una descripción del Congo de 1585, gracias a la que volvemos a comprobar que los viajeros, cualquiera que fuera su condición, llevaban en la cabeza el modelo europeo. En este caso les debió confortar que la europeización hubiera llegado al reino del Congo en los vestidos, las formas urbanas y la religión, porque cuentan que en la ciudad de El Salvador vestían a la europea, y el rey del Congo residía en esa ciudad, que era «puesto muy fresco y alegre y redondo por todas

FIG. 9. Bizerta. *Planta de Viserta en prespectiva.* 1613. España. Ministerio de Cultura y Deporte, Archivo General de Simancas, MPD, 11-033.

las partes cortado… que es menester subir allá como en una fortaleza. El palaço del rey está en el medio de la ciudad y las moradas de sus principales y fidalgos portugueses al deredor con cerca de muro de cal y canto»[37]. De nuevo la vida de las personas asoma en sus páginas imponiéndose a los edificios, y así sabemos que los hidalgos que servían en palacio vestían «con capas de Rasa de Florencia, Ropetas de la misma, calçones de Damasco, gores, botas y sus espadas, mas estos son muy pocos, los quales acompañan y hacen presencia al Rey con muy buen concierto los días que el Rey sale en público y muestra su estado»[38]. La guarda de alabardas del rey la llevaban desde Portugal y tenía también guarda de muchos arqueros y flecheros. La cristianización del reino la observa el forastero en que el rey D. Álvaro, la reina Dª Catalina y sus siete hijos oían misa todos los días «y se recogen en un oratorio que tienen en palacio», además de leer los libros de Fray Luis de Granada, «que no se huelgan tanto con otra letura»[39] [FIG. 10]. En ese lejano reino del Congo todo podía resultar asombroso y no solo la ciudad y sus costumbres, también son objeto de atención las maderas o los animales. Y si la piel de las cebras al autor le parece preciosa, al hablar de los elefantes relata cómo una madre, queriendo sacar de un hoyo a su hijo, «daba espantosos gritos haciendo tales diligencias para sacarlo que parecía tener uso de razón»[40].

Al servicio de Felipe II, el ya citado ingeniero Leonardo Turriano hizo una descripción de las islas Canarias en la que, aunque priman las cuestiones relativas a su defensa, su

FIG. 10. Portugueses visitan al rey del Congo. En Antonio Pigafetta, *Descriptio Regni Africani*. 1598. Lisboa, Biblioteca Nacional de Portugal.

FIG. 11. La Ciudad Real de Las Palmas de Gran Canaria. Leonardo Turriano, *Descrittione e Historia del regno de l'Isole Canarie… di Leonardo Torriani, cremonese*. Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, Ms. 314.

formación humanista le llevó a añadir observaciones que no se suelen encontrar en las descripciones de militares, así que, además de la interesante historia de las islas, habla de sus ciudades, que también dibuja. La Ciudad Real de Las Palmas de Gran Canaria, que era cabeza del reino, tenía en ella la sede episcopal y, si alaba al obispo Fernando Suárez de Figueroa, también está bajo «la divina musa del ilustre canónigo Bartolomé Cairasco», y en ella mora Luis de la Cueva y Benavides, gobernador y capitán general del reino. Son estas personas –la *civitas*– las que hacen más ilustre y adornada la grandeza de esa ciudad. Sobre la *urbs*, dice que tiene solo ochocientas casas y está atravesada por un río, describe sus alrededores, y en el dibujo representa en amarillo su proyecto de fortificación de la ciudad[41] [FIG.11]. De la ciudad de La Laguna en la isla de Tenerife, edificada después de la conquista, escribe que era la que tenía más habitantes de todas las islas, con mil casas, todas con huerta con naranjos y otros hermosos árboles. Por encontrarse en alto sobre una meseta tiene muchas nieblas, lluvias y frío [FIG. 12]. La bella imagen que puede dar desde la lejanía pese a sus casas «bajas y tétricas» se debe a que, vista de lejos, mirando desde la altura de una montaña vecina, toda la ciudad tiene buen aspecto, por ser las calles rectas, las casas llenas de árboles, y agradable la laguna». En esa ciudad residían «la justicia y el concejo, los hidalgos ricos y mercaderes de España, de Francia, de Flandes, de Inglaterra y de Portugal; entre estos y los isleños, había gente muy rica»[42]. Escribe unas palabras especialmente interesantes para la historia del urbanismo en el mundo hispánico, relativas al hecho de que no fuera una ciudad fortificada y nunca se fuera a fortificar, lo que estaría contradiciendo el modelo europeo, que siempre es el de una ciudad con murallas. Da la razón para esa anomalía: «todas

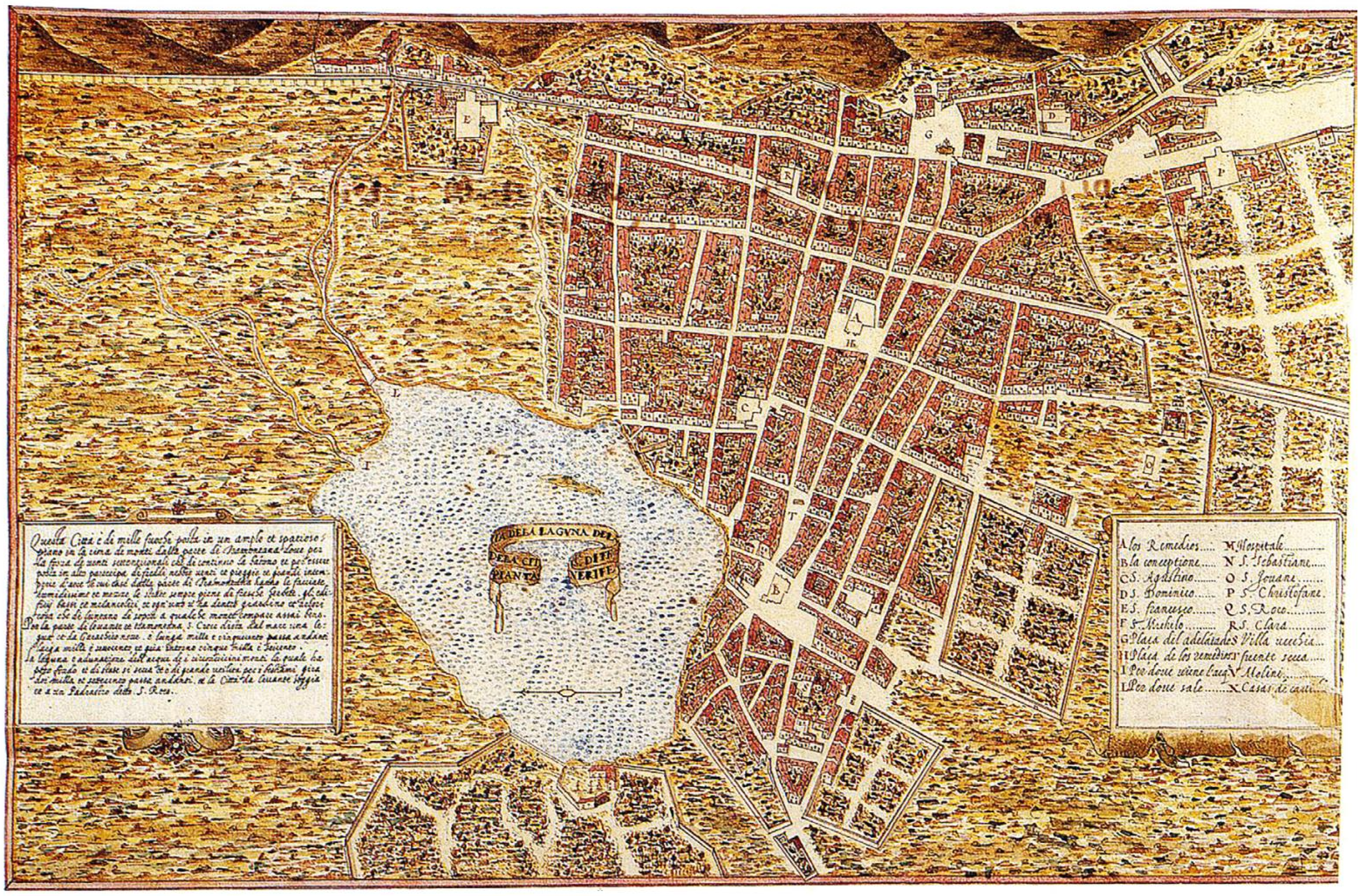


FIG. 12. La Laguna. Leonardo Turriano, *Descrittione e Historia del regno de l'Isole Canarie… di Leonardo Torriani, cremonese*. Biblioteca Geral da Universidad de Coimbra, Ms. 314.

las fuerzas y defensas de estas islas deben estar sobre el mar; porque por otra parte el enemigo, o no puede desembarcar sino en los puertos fortificados o que tiene guardia, o, si desembarca en otros puntos, no puede emprender marcha ni hacia esta ciudad, ni a sus demás lugares y poblaciones»[43]. Con estas palabras se entiende igualmente lo que sucedió en las ciudades fundadas en el Nuevo Mundo sin murallas -salvo las que eran puertos- y que tanto asombraban al viajero europeo que procedía de un mundo urbano definido por las murallas.

Además de militares e ingenieros al servicio del monarca español, sus embajadores fueron otra buena fuente para conocer la percepción que tuvieron de las ciudades a las que fueron destinados. A veces fueron relatos de países lejanos, como la descripción que dio de Goa en su viaje al Oriente el embajador don García de Silva y Figueroa, enviado allí por Felipe III en 1614 y luego en 1618 al reino de Persia, de tanto interés que fue traducida al francés. La descripción incluye un mapa, y aunque describe templos cuya «grandeza, ornato y sumptuosidad» les hace comparables a los europeos, la ciudad –fundación musulmana de fines del siglo XV– era «toda desordenada, descompuesta y esparcida… con las más de las calles muy torcidas, sin ninguna pulicia ni concierto»[44] [FIG. 13]. Vemos aquí el negativo del modelo europeo ejemplo de grandeza, con sus calles rectas y anchas, en una ciudad ordenada y controlada.

Cierto es que la mayoría de los forasteros además de registrar lo que las hace magníficas, como son el sitio, los ríos, la amenidad, los monumentos, la belleza de sus casas, los jardines, sus trazados amplios, sus murallas, las costumbres o la industria y prosperidad de sus habitantes, casi siempre pretenden encontrar algo que las diferencie,

FIG. 13. Goa. 1577. Georg Braun y Franz Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*. Biblioteca Nacional de España.

que las haga especiales, incluso cuando la impresión general no es de hermosura. El embajador citado, don García de Silva y Figueroa, destacaba en su descripción que las casas de Goa no se parecían a las europeas porque sus aposentos eran mayores y más altos, además de tener grandes ventanas y corredores «por gozar a todas horas del aire sin el qual se vive con gran molestia y trabaxo, o más propiamente hablando, es imposible vivir». Destaca asimismo los materiales que utilizan para construir sus edificios, como el uso de cáscaras de huevo con las que imitaban el mármol, de conchas para los vidrios, que según el embajador daban más luz que los lienzos encerados de España, o de excrementos de buey para los suelos. Pero también encuentra semejanzas, y en esa ciudad de fundación musulmana el edificio antiguo que ocupaba la Inquisición tenía unas ventanas que eran como las de los moros en España, de lo que deduce que los mismos que conquistaron África y España eran los que habían llegado a la India «conservando desde entonces adonde quiera que están un mesmo modo en sus edificios»[45]: ampliar su conocimiento del mundo había servido a este embajador para comprender procesos históricos reflejados en la arquitectura.

5. UN VIAJE A JERUSALÉN

El ya citado don Fadrique Enríquez de Ribera escribió un libro sobre su viaje a Jerusalén entre 1518 y 1520, que es un documento excepcional sobre cómo un español percibió

no solo la ciudad santa, sino también las ciudades por las que fue pasando[46] [FIG. 14]. Dado el carácter religioso del viaje no extraña que lo que más le interesara fueron los monasterios e iglesias, de los que va contando todo lo que ha averiguado, desde cómo son las medidas de los edificios que da en pies, los materiales con que están construidos…, las ceremonias religiosas, los sepulcros, las reliquias… y se informa por lo que ve él directamente, pero también por lo que le cuentan los religiosos con los que habla. En esos comienzos del siglo XVI –el libro se imprimió mucho más tarde– ya estaba definido el modelo de ciudad ideal y los cambios con la ciudad medieval reflejados en los trazados urbanos hacen que los viajeros empiecen a elogiar las calles largas y anchas, como hace don Fadrique en Milán, Mantua, Ferrara y Florencia. Utiliza, como todos, las comparaciones, al comparar la catedral de Milán con la de Sevilla. Cuando elogia Florencia, son las fachadas de los palacios de los Strozzi, los Pitti y los Medici lo que llama su atención. De Siena la «plaza honda» delante del palacio de la Señoría, y de Nápoles le parece que es «muy hermosa de fuera, y de dentro es muy abastada», con muchas casas principales, un buen muelle y cuatro fortalezas[47]. De Pisa cuenta muchas cosas, sobre todo del Campanile: «Tiene una torre la iglesia toda de mármol de dentro: y al rededor unos corredores, con unos andenes cubiertos a la redonda, desde abaxo hasta arriba: y está acostada cinco varas menos tercia: y desviándose della parece, que se va a caer»[48].

FIG. 14. Fadrique Enríquez de Ribera, marqués de Tarifa, *Este libro es de el viaje q̄ hize a Ierusalem de todas las cosas que en el me pasaron desde que sali de mi casa de Bornos miercoles 24 de Nouiembre de 518 hasta 20 de Otubre [sic] de 520 que entre en Seuilla ;yo don Fadrique Enrriquez de Rivera Marqués de Tarifa*. Sevilla, Francisco Pérez en las casas de el duque de Alcalá, 1606. Biblioteca Nacional de España.

Y sobre la vida: en Milán los mercaderes; en Ferrara cómo vive el duque, el comercio, los hospitales, la vida en los monasterios; que en las villas suburbanas florentinas extraen el vino y las frutas para sus casas, y a ellas se desplazan durante todo el verano, aunque vayan durante el día a negociar a la ciudad[49]… En Venecia es donde embarca camino de Jerusalén. Su estancia en la ciudad durante más de veinte días, la aprovecha para conocer a fondo sus costumbres. Le llama la atención el control del agua sobre la que se funda –«agua muerta»– y la búsqueda de exactitud le hace recurrir a la medida. Así, Venecia tiene ciento ochenta «calles de agua», cuatrocientos veinticinco puentes, de los que doscientos setenta y dos son de piedra y los otros de madera. Además, Venecia se convierte para este noble viajero en una experiencia apasionante porque puede conocer su sistema de gobierno: las funciones del dux, los gentilhombres, cómo, cuándo y dónde

se reúnen, sus ceremonias como la del Bucentauro el día de la Ascensión, o la larga explicación sobre cómo se elige al Dux. Describe los oficios y mercaderías que se venden y en qué zonas se concentra el comercio, como es la calle de la Mercería, desde la plaza de San Marcos al Puente de Rialto «donde se vende todo lo bueno de la ciudad». De la lonja de los mercaderes dice que es allí donde están las tiendas de paños, sedas y brocados, famosas en todo el mundo, y el vidrio de Murano. Todos los venecianos van a pie por sus calles empedradas, y habla también del lazareto, los monasterios con sus reliquias, las cofradías…

De nuevo, como para otros viajeros, las referencias a los edificios están relacionadas con su funcionalidad, porque si las casas son estrechas y altas se debe a la falta de espacio, y en ellas más del tercio del gasto se lo llevan los cimientos en el agua, con unas fachadas que «son de jaspe, y de pórfidos, y mármoles: esto es, lo que responde al agua», frase que resume el carácter especular que juega el agua en Venecia al reflejar las fachadas. No pueden faltar en su descripción la iglesia de San Marcos -«toda de musaico las paredes, y techumbre, y el suelo de muy buenas piedras»- o las atarazanas de una ciudad que es «la más hermosa población, que ay en la Christiandad; porque si no se vee, no se puede juzgar»[50].

Sin embargo, cuando llega a su destino, su percepción de Jerusalén no obedece a los mismos patrones, quizá porque Jerusalén era ajena a los modelos europeos de grandeza urbana. Nos puede sorprender teniendo en cuenta de qué manera esa ciudad fue imaginada en representaciones de los siglos XV y XVI, como en el *Entierro de la*

FIG. 15. Jacopo Bellini, *Entierro de la Virgen*. Louvre, Cabinet de dessins. © RMN-Grand Palais - Photo G. Blot. https://collections.louvre.fr/ark:/53355/cl020113151#

Virgen de Jacopo Bellini [FIG. 15], idealizada en grabados como el de Giulio Ballino (*De Disegni delle più illustri città e fortezze del Mondo*. Venecia, Zaltieri, 1569), identificada con bellos edificios de ciudades conocidas como hizo Piero della Francesca en la *Leyenda de la Vera Cruz* (1452-1466. Iglesia de San Francisco, Arezzo), o retratada como otras muchas en el *Civitates Orbis Terrarum* [FIG. 16]. Pero don Fadrique no quiere recordar en su relato otra cosa que no sea la que sus ojos han visto y por lo tanto puede juzgar, por lo que es una descripción excepcional de lo que era en la realidad caminar por las calles de la ciudad santa.

La clave para entender que no se elogie la belleza de una *urbs* que era casi mítica la tenemos en el mismo libro, en la parte correspondiente a la narración del poeta Juan del Encina, que viajó con el marqués, y dice que «Pequeña ciudad es Ierusalem,/ a lo que parece, que dos mil vezinos,/ no creo, que tenga, aun harto mezquinos,/ no gente de guerra, ni de ningún bien:/ ni vemos vestigios, que muestra nos den, /del tiempo passado, de muy gran ciudad: y a sido nombrada por su dignidad: así como a sido la chica Belem», algo que se quiere explicar por las destrucciones a que ha sido sometida[51]. La conclusión es que, si la ciudad tiene mezquinos vecinos y no tiene grandes edificios, no resulta posible asombrase más que por su carácter religioso como destino de peregrinos de todo el mundo, y era esa «dignidad» lo que la convertía en una gran ciudad. El modelo urbano que llevaban consigo los viajeros europeos se estaba confrontando aquí con una realidad que no tenía cabida en él.

FIG. 16. Jerusalén. 1577. Georg Braun y Franz Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*. Biblioteca Nacional de España.

Don Fadrique llegó a ella con un grupo de doscientos peregrinos[52] que se movieron con mulas, asnos y algunos camellos con cestos para llevar a los enfermos. Se centra en la descripción de los Santos Lugares, como el Santo Sepulcro, el Calvario, y en cómo se controla el acceso a ellos, en qué lugares cobran por entrar y cuánto, qué órdenes religiosas los administran y tienen las llaves, cómo son sus capillas, altares e imágenes, qué lugares son también de devoción para los «Moros» y de dónde tienen ellos la llave, cómo se celebran allí las fiestas religiosas, y dónde están todas y cada una de las casas de la ciudad que conservan la memoria de Cristo y de su pasión. Crea una topografía de lo sagrado verdaderamente precisa –a mano derecha, un arquillo, al final de una cuesta, casa alta…–, que probablemente serviría para guiar los pasos de un peregrino en Jerusalén, porque adquiere el carácter de guía de la ciudad santa.

El viaje de don Fadrique es un ejemplo más de un tiempo en el que las miradas forasteras respondieron al humanismo renacentista, en un mundo que asistía a la primera globalización, a la vez que los inicios de la revolución científica exigían del viaje y de la medida para entender lo que existía partiendo de la experiencia. La europeización del mundo puede ser contemplada con los ojos de los innumerables viajeros que en el Renacimiento quisieron o se vieron obligados a conocer por muy diversos motivos *ad vivum* las ciudades de otras naciones europeas, pero también las de mundos lejanos. Su mirada incorporó lo desconocido a su propio mundo con unos anteojos que superponían a sus descripciones el filtro del modelo de grandeza urbana europeo.

NOTAS

*Este trabajo se enmarca en el proyecto de I+D+i "Cartografías de la ciudad en la Edad Moderna: relatos, imágenes, interpretaciones" (PID2020-113380GB-I00 / AEI / 10.13039/501100011033), financiado por la Agencia Estatal de Investigación (Ministerio de Ciencia e Innovación).

1. VILLALÓN, 1965, p. 13.
2. Se trata de una obra anónima que ha sido atribuida al ilustre médico segoviano Andrés Laguna, aunque haya quien se la siga atribuyendo a Cristóbal de Villalón –si citamos siempre su nombre al referirnos a las páginas del libro, es porque se ha utilizado la edición en la que se atribuye a Villalón, no porque nosotros reconozcamos esa autoría– otros a Francisco López de Gómara y últimamente –GARCÍA JIMÉNEZ, 2015– a Bernardo de Quirós, médico de Felipe II. El autor se llama a sí mismo Pedro de Urdemalas, y sus interlocutores son Juan de Voto a Dios y Matalascallando.
3. MARTÍNEZ GARCÍA, 2015. Era parte del *Excerpta rhetorica* del siglo IV sobre el género epistolar utilizado para redactar cartas.
4. PÉREZ PRIEGO, 1984, p. 226.
5. RUBIO TOVAR, 1986.
6. LHERMITE, 2005.
7. CÁMARA, 2007.
8. BOTERO, 1593, f. 213v.
9. GONZÁLEZ DE MENDOZA, 1586. En este libro podemos leer que las calles de las ciudades chinas eran admirables por lo mismo que las de las ciudades europeas: eran calles anchas y rectas, con soportales para los mercaderes, con arcos triunfales de cantería, y pinturas como las de los antiguos romanos: pp. 20 y 21.
10. BOTERO, 1593, f. 215.
11. BOTERO, 1607 y PARDO TOMÁS, 2021.
12. La posible correspondencia entre las imágenes de las ciudades de la monarquía de España y la literatura sobre la ciudad en el Renacimiento es un tema que estoy trabajando en la actualidad.
13. BESSE, 2014, p. 33.
14. BUISSERET, 1999.
15. LHERMITE, 2005, p. 49.
16. Sobre cómo van vestidos los turcos se puede ver *Relación de las costumbres de los turcos, de su gobierno, religión, milicia y descripción de Constantinopla*. Biblioteca Nacional de España (a partir de ahora BNE), Mss/2794, f. 5-6v. El anónimo autor escribe que las mujeres turcas rara vez salen a la calle, y si lo hacen es en grupo, con lo que no se las ve apenas y no se les habla nunca. Solamente se asoman a la calle por ventanas con celosías. Más información sobre las mujeres turcas en f. 14v-15.
17. VILLALÓN, 1965, p. 217.
18. Relación de las costumbres de los turcos… BNE, Mss/2794, f. 6v. Escribe su autor que los únicos edificios suntuosos que tiene son las mezquitas, los hospitales y caravasares, y los baños públicos.
19. VILLALÓN, 1965, p. 270.
20. VILLALÓN, 1965, p. 228.
21. Dice haberse basado en dos obras en latín, la del jerónimo portugués Fray Antonio Váez y la del francés Pedro Belonio (Pierre Belon) y una en italiano, del genovés Antonio Menavio, por lo que es una buena síntesis de los que se sabía sobre los turcos y sus costumbres en el siglo XVI. La breve descripción de Santa Sofía en 7v. y más adelante, cuando se centra en la descripción de Constantinopla habla de sus cimientos, de los arcos y columnas que levantan la cúpula, su construcción de ladrillo por fuera y por dentro de mármol y poco más, basándose en la descripción de Pedro Belonio, que sí la vio. ff. 54v. y 55. *Relación de las costumbres de los turcos…* BNE, Mss/2794
22. VILLALÓN, 1965, p. 272.
23. VILLALÓN, 1965, p. 175 y 179.
24. LHERMITE, 2005, pp. 73, 80 y 81.
25. BESSE, 2014.
26. LHERMITE, p. 80.
27. VILLALÓN, 1965, p. 192, 193. Describe también cómo se visten.
28. Ídem, ff. 178v-179v.
29. CALVETE DE ESTRELLA, 2001, p. 49.
30. TURRIANO, 1978, p. 242.
31. GONZÁLEZ DE MENDOZA, 1585, p. 23
32. KAGAN, 2008.
33. RAMUSIO, 1550.
34. CERVERA VERA, 1977.
35. Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze (a partir de ahora BNCF). Manoscriti, Fondo Gino Capponi nº 5, pp. 343- 349, *Relatione di Tunisi et Biserta con l'osservatione delle qualità et costumi de gli habitanti fatta l'anno dell'Impresa d'esse (¿?) per il Sermo. Sigre. Don Gio: d'Austria 1573*, ff. 343-345 y 348v
36. Archivo General de Simancas, Estado, leg. 1339, f. 107.
37. Noticias del reino del Congo, BNCF, Fondo Panciatichi, Mss. 200, ff. 163r-172v. La cita en f. 170v.
38. Ídem, f. 170.
39. Ídem, f. 171v.
40. Ídem, f. 168v.
41. TURRIANO, 1978, pp. 151-152.
42. TURRIANO, 1978, pp. 188-189.

43. TURRIANO, 1978, p. 189.
44. MARÍAS, 2002, p. 142
45. MARÍAS, 2002, p. 146.
46. Sobre el viaje, ver GARCÍA MARTÍN, 2001. Recientemente ha hecho un recorrido sobre lo que se dice en el viaje acerca de algunas ciudades PLAZA, 2018.
47. ENRÍQUEZ DE RIBERA, 1606, ff. 163v-165.
48. Ídem, f. 176v
49. Ídem, ff. 159-160v
50. Ídem, ff. 17, 20v, 22v, Venecia entre 26v-37.
51. Ídem, f 225.
52. Dato que da Del Encina en f. 229v. El relato en verso del poeta, músico y dramaturgo se añade al final de las ediciones impresas desde 1580, y en el destaca los gastos y los peligros por tierra y mar que arrostra un peregrino. Elogia a don Fadrique sin ambages: «Del nuestro Marqués yo soy buen testigo/ que andava con él las más de las veces», destaca «tres cosas, dignas de notar,/ que son peregrinas, de mucho estimar», haber puesto su deseo del gran viaje por encima de sus riquezas, bienes y estado, no tener miedo a morir en caso de ser reconocido a manos de los Moros para robarle, y hacer decir misas por sus enemigos «Nobleza notoria, de dentro, y de fuera:/ que al noble linaje muy más engrandece» ff. 223v-224v.

BIBLIOGRAFÍA

BESSE, J. M. (2014), «Vues de ville et géographie au xvie siècle: concepts, démarches cognitives, fonctions», en POUSIN, F., *Figure de la ville et construction des savoirs.* París, CNRS Éditions, pp. 19-37.

BOTERO, G. (1593), *Diez libros de la razón de estado, con tres libros de las causas de la grandeza y magnificencia de las ciudades, de Iuan Botero: traduzido de italiano en castellano por Antonio de Herrera.* Madrid, Luis Sánchez.

BOTERO, G. (1607), *I capitani… Con alcuni discorsi curiosi… Relatione di Spagna.* Torino, Gio. Domenico Tatino.

BUISSERET, D. (1999), «La représentation des paysages en Europe vers 1600», en BOUSQUET-BRESSOLIER, C., *Le paysage des cartes, genèse d'une codification.* Paris, Musée des Plans-Reliefs, pp. 17-27.

CALVETE DE ESTRELLA, J. C. (2001), *El felicíssimo viaje del muy alto y muy poderoso Príncipe don Phelippe.* CUENCA, P. (ed.), Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V.

CÁMARA, A. (2007), «De España a Roma. Peregrinar con guía en el Siglo de Oro», en HERNANDO SÁNCHEZ, C. J., *Roma y España, un crisol de la cultura europea en la Edad Moderna*, vol. 2. Madrid, Sociedad Estatal para la Acción Cultural Exterior, pp. 767-779.

CERVERA VERA, L. (1977), *Inventario de los bienes de Juan de Herrera*. Valencia, Albatros Ediciones.

DOTRAS BRAVO, A. (2015), «Lisboa soñada por Tirso de Molina». *Hipogrifo*, 3.2, pp. 125-134.

ENRÍQUEZ DE RIBERA, MARQUÉS DE TARIFA, F. (1606), *Este libro es de el viaje ~q hize a Ierusalem de todas las cosas que en el me pasaron desde que sali de mi casa de Bornos miercoles 24 de Nouiembre de 518 hasta 20 de Otubre [sic] de 520 que entre en Seuilla ;yo don Fadrique Enrriquez de Rivera Marqués de Tarifa.* Sevilla, Francisco Pérez en las casas de el duque de Alcalá.

GARCÍA JIMÉNEZ, A. (2015), «Bernardo de Quirós, médico de Felipe II, autor del *Viaje de Turquía*». *eHumanista: Journal of Iberian Studies*, vol. 31, pp. 703-710.

GARCÍA MARTÍN, P. (coord.) (2001), *Paisajes de la tierra prometida. El viaje a Jerusalén de don Fadrique Enríquez de Ribera.* Madrid, Miraguano.

GARCÍA MERCADAL, J., (selección) (1972), *Viajes por España*. Madrid, Alianza Editorial.

GONZÁLEZ DE MENDOZA, Fray J. (1586), *Historia de las cosas más notables, ritos y costumbres del gran reyno de la China, sabidas assi por los libros de los mesmos Chinos, como por relación de Religiosos, y otras personas que han estado en el dicho Reyno. Hecha y ordenada por el muy R. Maestro fray Ioan Gonçalez de Mendoça, de la Orden de S. Agustin, y penitenciario Apostolico, a quien la Magestad Catholica embio con su Real carta, y otras cosas para el Rey de aquel Reyno, el año. 1580. Al illustrissimo S. Fernando de Vega, y Fonseca, del Consejo de su Magestad y su Presidente en el Real de Indias. Con un itinerario del nuevo Mundo*. Barcelona, Joan Pablo Manescal.

KAGAN, R. L. (2008), *Ciudades del Siglo de Oro. Las vistas españolas de Anton van den Wyngaerde.* Madrid, El Viso.

LHERMITE, J. (2005), *El pasatiempos de Jehan Lhermite. Memorias de un Gentilhombre Flamenco en la corte de Felipe II y Felipe III*. SÁENZ DE MIERA, J. (ed.), Madrid, Ediciones Doce Calles.

MARÍAS, F. (2002), «Don García de Silva y Figueroa y la percepción del oriente: 'la Descripción de Goa'». *Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte*, vol. XIV, pp. 137-149.

MARTÍNEZ GARCÍA, P. (2015), *El cara a cara con el otro: la visión de lo ajeno a fines de la Edad Media y comienzos de la Edad Moderna a través del viaje*. Frankfurt am Main/Berlin, Peter Lang Edition.

PARDO TOMÁS, J. (2021), «Avatares de Giovanni Botero y de sus *Relazioni Universali* en España. 1601-1611», en E. ANDRETTA, R. DESCENDRE, A. ROMANO (eds.), *Un mondo di Relazioni. Giovanni Botero e i saperi nella Roma del Cinquecento*. Roma, Viella, pp. 279-316.

PÉREZ PRIEGO, M. A. (1984), «Estudio literario de los libros de viajes medievales». *Epos* I, pp. 217-239,

PLAZA, C. (2018), «De la 'Sevilla Tiburtina' a la ciudad 'fundada en el agua'. Arquitectura, ciudad y paisaje en Italia en el viaje a Jerusalén de Fadrique Enríquez de Ribera (1518-1520)». *Acta/Artis. Estudios d'Art Modern*, 6, pp. 13-37.
RAMUSIO, G. B. (1550), *Delle navigationi et viaggi*. Venecia, Tommaso Giunti.
RUBIO TOVAR, J. (ed.) (1986), *Libros españoles de viajes medievales.* Madrid, Taurus.
TURRIANO (TORRIANI), L. (1978), *Descripción e historia del reino de las Islas Canarias antes afortunadas, con el parecer de sus fortificaciones. Traducción del italiano, introducción y notas de A. Cioranescu*. Santa Cruz de Tenerife, Goya ediciones.
VILLALÓN, C. de (1965), *Viaje de Turquía*. Madrid, Espasa-Calpe.

Volver al índice

2
Trazar ciudades. La elaboración del proyecto urbano*

ALFONSO MUÑOZ COSME
Universidad Politécnica de Madrid

La concepción de un trazado urbano y su plasmación en un proyecto que pueda ser construido constituyen procesos complejos que fueron desarrollándose y regulándose lentamente durante siglos. En este artículo deseamos hacer algunas aportaciones al conocimiento de esas prácticas, analizando las características de la elaboración del proyecto urbano entre los siglos XVI y XVIII, en sus diversas modalidades, que incluyen la generación de ciudades ideales, la planificación de las poblaciones reales y las transformaciones de las urbes construidas.

Para ello hemos analizado numerosos planos de ciudades en sus diversas características, desde la propia materialidad del plano, consistente en su soporte y en las técnicas gráficas empleadas, hasta el contenido representado, es decir, la vista, el entorno, el marco, y finalmente, los instrumentos básicos de construcción del proyecto y de transmisión de la información, como son la escala, la orientación, la leyenda y los códigos cromáticos.

Toda esta información, transmitida por los planos, nos permite observar y conocer cómo se concebía un proyecto de ciudad, cómo se elaboraba y cómo se representaba, para que pudiera ser comunicado y transformado en una realidad urbana. La información que aportan esos planos es muy cuantiosa y mediante su estudio sistemático se puede llegar a conocer las características de la elaboración del proyecto y a establecer conclusiones que aumenten el conocimiento de los procesos de creación y transformación urbanas.

Cuando tenemos un plano de una ciudad en las manos, hemos de preguntarnos en primer lugar cuál es el objetivo de realización de ese plano, ya que de ello depende el carácter del documento, el tipo de información que puede contener y la interpretación que

podemos hacer de él. Básicamente existen dos grandes conjuntos de planos de ciudades: los de levantamiento y los de proyecto. Un plano de levantamiento de la ciudad es el reflejo de lo que ya existe, bien sea para conocimiento de los gobernantes, para información de viajeros, para espionaje o para otros fines. Su representación puede ser una planta icnográfica, una perspectiva caballera, militar o cónica, o incluso una vista paisajística.

Un plano de proyecto es la plasmación gráfica de una configuración que existe en la mente del proyectista pero no en la realidad. Ese proyecto puede ser una ciudad ideal, una ciudad a fundar o una transformación urbana de una ciudad existente, en cuyo caso requiere también un levantamiento previo al proyecto. Su representación suele ser una planta, aunque también hay alzados, secciones y perspectivas caballeras o militares. En este artículo vamos a tratar del trazado de la ciudad, es decir de la ideación, elaboración y representación de los proyectos de ciudades, sean urbes ideales, poblaciones reales o transformaciones de una ciudad preexistente, entre los siglos XVI y XVIII, aunque también se incluyan algunas referencias anteriores.

EL PLANO DE LA CIUDAD IDEAL

La preocupación por la forma y la estructura de la ciudad es constante en nuestra civilización occidental. Desde la Antigüedad, numerosos filósofos, arquitectos e ingenieros reflexionaron sobre la forma y la estructura de la ciudad ideal. En general se imaginaron ciudades de contorno circular o poligonal, fortificadas frente a las amenazas externas, fuertemente jerarquizadas y con una cierta zonificación funcional.

Platón describió en su diálogo *Critias* la isla de Atlántida como una ciudad de simetría radial, rodeada con canales, con la acrópolis en el centro, en la que se situarían los templos principales y el palacio. La población se distribuiría de forma estratificada en los anillos concéntricos hasta llegar al puerto y estaría rodeada de murallas defensivas.

Por su parte, Aristóteles consideró en su obra *Política* que la ciudad ideal debía ser accesible tanto por tierra, como desde el mar y rodeada de fuertes murallas. Citó los trazados en cuadrícula regular realizados por Hipódamo de Mileto y consideraba que esa disposición de la edificación era agradable y cómoda, aunque el sistema antiguo era más seguro en caso de guerra, por lo que propuso combinar ambos modelos. Se trataría pues de una ciudad litoral, fortificada, jerarquizada y trazada parcialmente en retícula.

Finalmente, Vitruvio hablaba en su tratado de la elección del sitio apropiado para la fundación de una ciudad, que habría de ser elevado, templado y alejado de lagunas. Describió la construcción de la ciudad, que debía ser de planta circular, evitando especialmente los ángulos agudos, y con calles resguardadas de los vientos dominantes. La ciudad vitruviana es, en consecuencia, una ciudad de interior, alejada del mar y de lagunas, de planta circular, defendida por una fuerte muralla y con una disposición jerarquizada y funcionalmente especializada.

Como resultado de estas propuestas de la Antigüedad tenemos tres modelos principales-que darán lugar a muchas propuestas posteriores: el trazado circular de simetría radial platónico, que tendrá mucho éxito en la época barroca por sus posibilidades panópticas, el trazado puramente hipodámico, de cuadricula regular, que será escasamente utilizado

para los proyectos ideales de ciudad, pero predominará en la colonización americana, y finalmente el sistema aristotélico, posiblemente seguido por Vitruvio, que combina los modelos previamente descritos y que tendría numerosos seguidores en el Renacimiento y en la época neoclásica. Estos tres modelos se reflejaron en muchas propuestas de ciudad descritas en tratados de arquitectura o de ingeniería militar, o en relatos utópicos entre los siglos XV y XVIII.

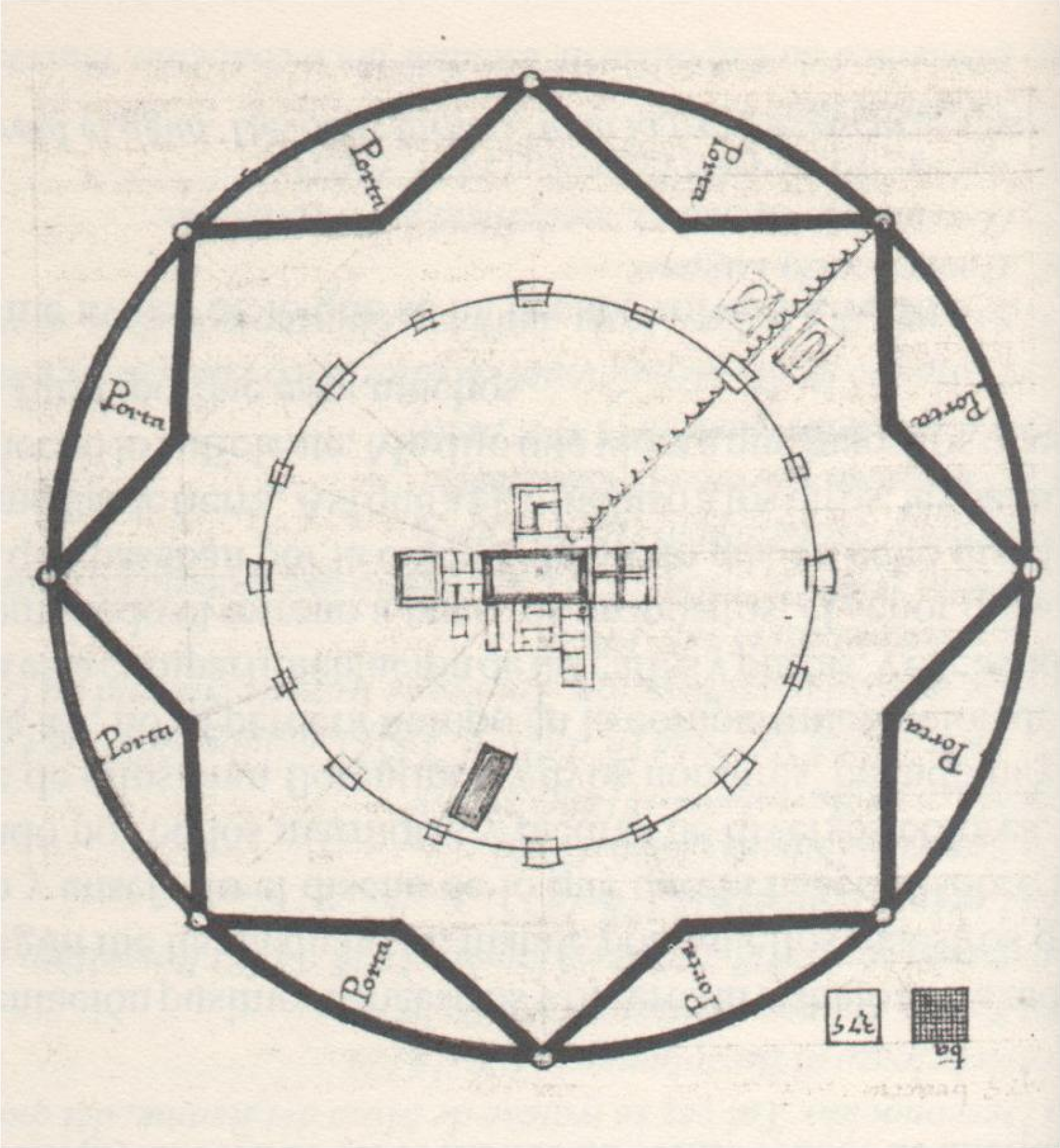


FIG. 1. Antonio Averlino "Filarete". *Planta de la ciudad de Sforzinda. Trattato di architettura, 1450-1465, libro sexto*. Rainer Zenz. Wikimedia Commons.

En los tratados arquitectónicos renacentistas la ciudad ideal se manifestó de diversas maneras. Mientras Leon Battista Alberti no se definió en su tratado por un modelo concreto de ciudad y defendió que la forma de la ciudad depende fundamentalmente del lugar elegido para fundarla, Antonio Averlino Filarete, al describir en su tratado la ciudad de Sforzinda, tomó el modelo de ciudad centralizada, con simetría radial, fuertemente jerarquizada y zonificada, y circundada por una fuerte muralla en forma de estrella de ocho puntas. Sus medidas son similares a la Atlántida descrita por Platón [FIG. 1].

Este modelo concéntrico fue recogido por Francesco di Giorgio Martini en su tratado para ciudades en un cerro, en una colina o en un valle, pero para las situadas en la llanura dio dos variantes: o las calles transversales eran paralelas a las murallas, o a los lados de la plaza, lo que podía dar lugar a trazados ortogonales dentro de recintos poligonales.

El trazado hipodámico apareció en el tratado de fortificación de Alberto Durero, que incluía una descripción de una ciudad ideal de planta cuadrada con chaflanes en las esquinas, orientada en diagonal a los vientos principales, y con tres murallas y los correspondientes fosos. En el centro se situaría el palacio real, sobre un espacio rodeado de muralla y foso y con cuatro entradas. En el espacio comprendido hasta la siguiente muralla se distribuía la ciudad, con una trama funcional en manzanas alargadas [FIG. 2]. Parece que este diseño de ciudad de planta cuadrada estuvo influido por las noticias sobre la ciudad de Technotitlán, que se habían conocido en Europa a través de las cartas de Hernán Cortés.

El sistema aristotélico o vitruviano aparecía en el tratado de Pietro Cataneo, que consideraba que la ciudad debía ser poligonal, para poder defenderse de la artillería con baluartes y cortinas, pero con una trama ortogonal para evitar los vientos dominantes. Trazó varios modelos de ciudad, en forma de cuadrado, pentágono, hexágono, heptágono y decágono, todos con trama regular, con calles perpendiculares, y varias plazas, una de ellas principal en el centro [FIG. 3].

El sistema neoplatónico era el más apropiado para la vigilancia y defensa de las ciudades por sus posibilidades panópticas, y de esta forma fue recogido en la mayoría

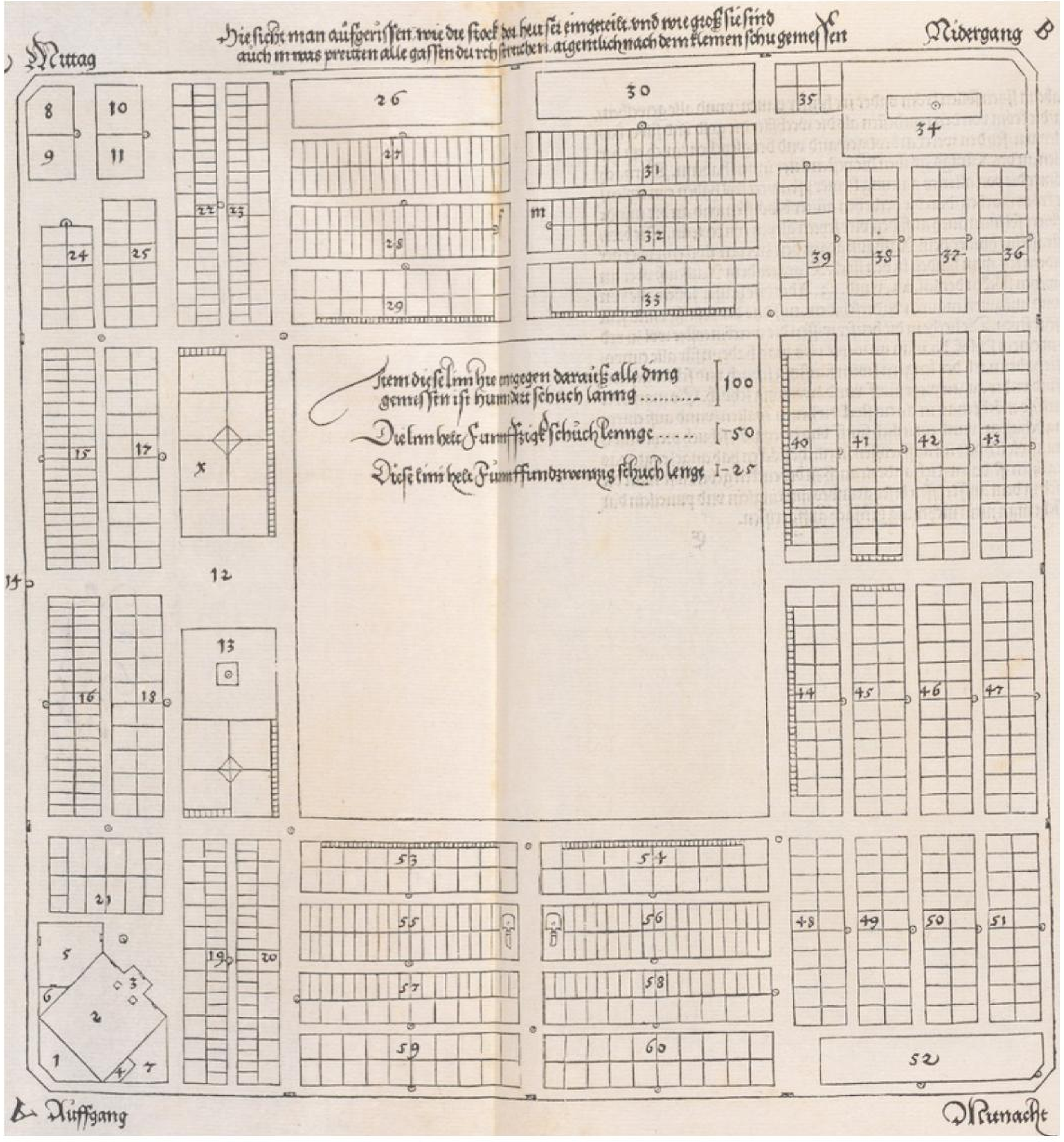


FIG. 2. Alberto Durero. Trazado de una fortificación. *Etliche Underricht zu Befestigung der Stett*. Schloss und Flecken, 1527. ETH Library. Creative Commons.

de tratados de fortificación, como en los de los españoles Cristóbal de Rojas y Diego González de Medina Barba, en el del ingeniero florentino Buonaiuto Lorini, que diseñó una ciudad con vías radiales a los baluartes, pero no a las puertas de la ciudad, o en el del milanés Gabriello Busca, que advertía que «es necesario que los edificios se acomoden a la fortaleza y no la fortaleza a los edificios»[1].

Sin embargo, en algunos tratados como los de Jean Errard Bar le Duc, Jacques Perret, Samuel Marolois o Nicolas Goldmann, aparecían, además de trazados concéntricos, otros en cuadrícula regular. Estos trazados ortogonales estaban especialmente indicados para los casos de ciudades cuyo contorno era un polígono de muchos lados, que en un trazado concéntrico obligaría a ángulos excesivamente agudos en la edificación. Cuando el arquitecto Vincenzo Scamozzi incluyó en 1615 en su obra titulada *L'idea della architettura universale*, una ciudad ideal de planta dodecagonal rodada de muralla con baluartes y foso, la trazó también en cuadrícula, atravesada por un río, con cinco plazas especializadas funcionalmente.

Durante los siglos XVII y XVIII se siguió utilizando el modelo concéntrico y panóptico en los tratados de fortificación hispanos, como en el de Juan de Santans, en el de Fernández de Medrano, en el de José Cassani o en el de Tomás Vicente Tosca, con plazas centrales que tienen tantos lados como la fortificación y que están directamente comunicadas con baluartes y cortinas mediante calles rectas.

A finales del siglo XVIII se abandonó en los tratados de fortificación el trazado radial para organizar las ciudades predominantemente con trama regular de manzanas rectangulares, como en el tratado de John Muller, traducido al castellano por Miguel

Sánchez Taramas y publicado en 1769 [FIG. 4], o en el de Bernard Forest de Belidor. Finalmente, y ya a finales del siglo XVIII, Benito Bails describió en su tratado una ciudad abierta, aunque todavía dentro de un recinto con puertas, pero ya sin referencias a las murallas y con una actividad urbana que se desarrolla en gran parte en el exterior de la ciudad, rodeada por paseos, avenidas y suburbios.

Las ciudades ideales también fueron descritas en la literatura utópica, género que en su versión moderna nació con la obra de Tomas Moro. Este autor describió una de las cincuenta y cuatro ciudades de Utopía, todas similares, situadas a orillas de un amplio río y no lejos del mar, rodeadas de una alta muralla y un foso seco. Las calles estarían trazadas teniendo en cuenta la protección de los vientos, y serían de veinte pies de ancho, con casas a ambos lados. Cada casa tendría tres pisos y un huerto detrás de la edificación. Aunque el autor no dio detalles del trazado urbano, parece tratarse de un trazado regular.

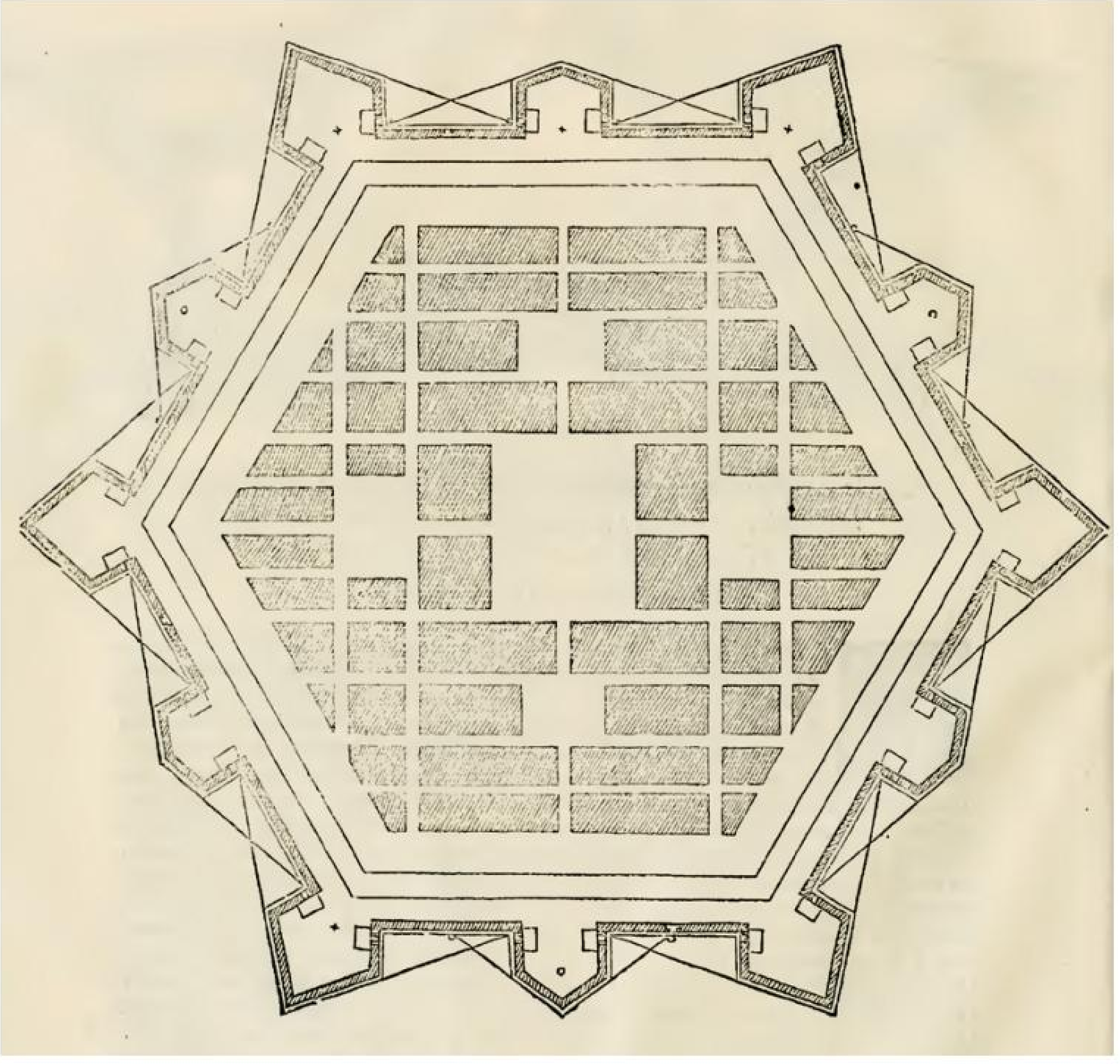


FIG. 3. Pietro Cataneo. Modelo de ciudad octogonal. *La Architettura di Pietro Cataneo*, Senese. 1554. Wikimedia Commons.

La utopía de Tomás Moro despertó el interés por imaginar ciudades ideales. En el *Mundo de los locos*, de Anton Francesco Doni, se describe una ciudad de perímetro circular, amurallada y construida en forma de estrella, con simetría radial. En el centro de la urbe estaría situado un templo con cien puertas y cien calles que comunicarían con otras tantas puertas abiertas en la muralla. Cada calle tendría en sus lados dos

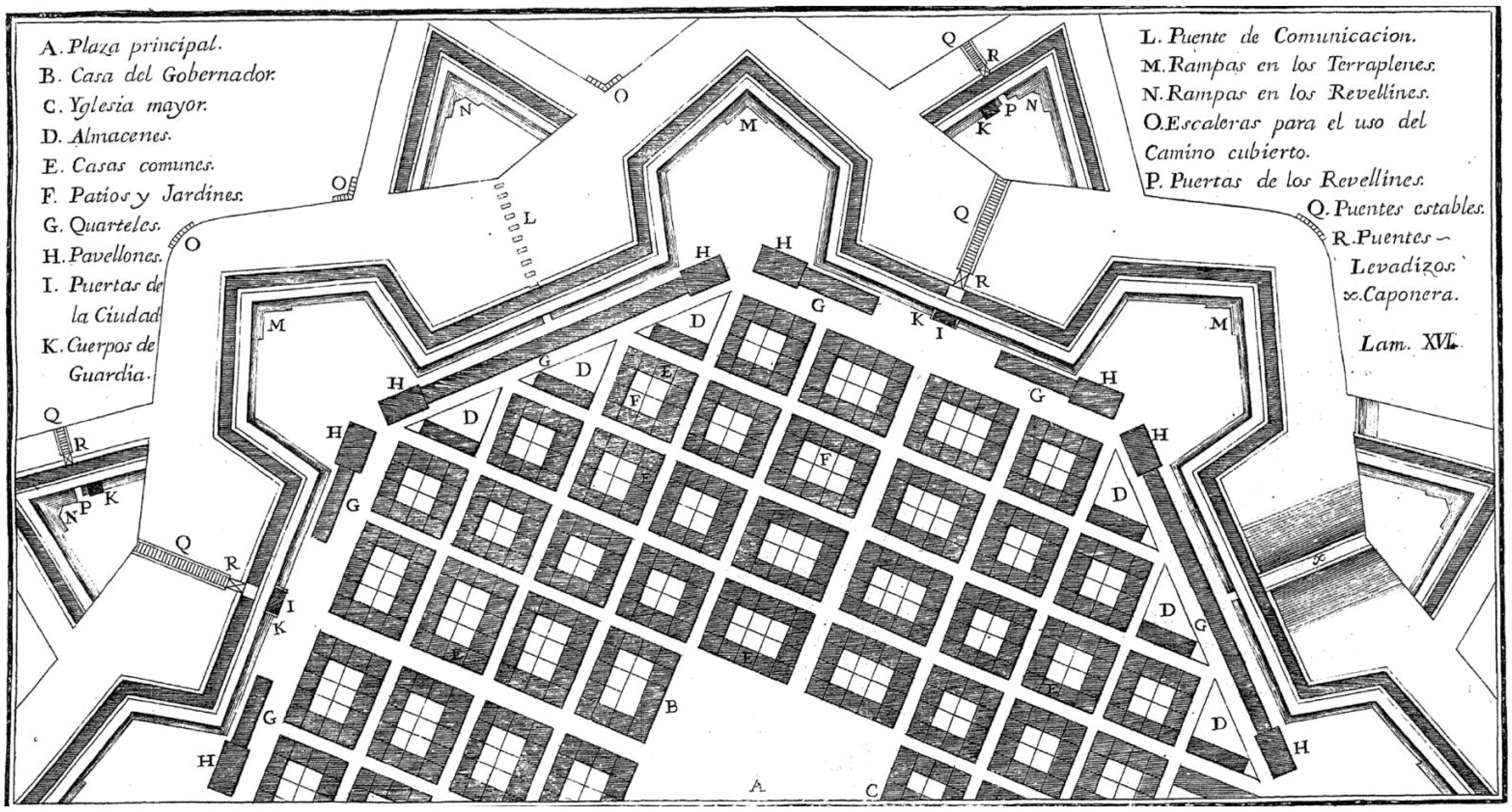


FIG. 4. John Muller. *Tratado de fortificación o Arte de construir los Edificios Militares y Civiles*. Barcelona: Thomas Piferrer 1769. Biblioteca de la Fundación Juanelo Turriano.

oficios relacionados. Sería un sistema panóptico en el que «quien estaba en el centro y se giraba en torno, alcanzaba a ver en una sola vuelta toda la ciudad»[2].

La ciudad feliz de Francesco Patrizio da Cherso es una ciudad fuertemente jerarquizada y dividida en clases. Es una ciudad que intenta resguardarse del frío del invierno y el calor del verano, protegiendo los edificios y ventilando mediante logias abiertas. La ciudad está en parte en el monte y en parte en el llano, para disfrutar de dos situaciones climáticas distintas y para la hermosura y la fortaleza de la ciudad.

La *Ciudad del Sol*, utopía escrita en la cárcel de Nápoles por el monje dominico Tommaso Campanella, responde también al esquema radial. La ciudad se asienta sobre una colina y la llanura que la circunda. Se divide en siete círculos concéntricos fortificados, cada uno con el nombre de un planeta, que se comunican por puertas orientadas según los puntos cardinales. En la cumbre de la colina hay una llanura extensa, en cuyo centro se sitúa el templo.

Otra utopía es la descrita por Bartolomeo del Bene en su obra *Civitas veri sive Morum*, de 1609, en la que describe una ciudad concéntrica con cinco puertas que representan los cinco sentidos, cada una de ellas conduce a un camino con sucesivos patios, y todos confluyen en un montículo central con cinco templos que representan las virtudes. A los lados de los caminos se encuentran los fosos de los vicios.

Aunque la mayoría de las ciudades utópicas tiene una estructura concéntrica de simetría radial existen algunas excepciones que siguen trazados cartesianos, como la ciudad ideal del fraile franciscano Eximeniç, la Christianópolis de Johann Valentin Andreae, la utopía española Sinapia o la descripción de la capital de Liliput hecha por Jonathan Swift en los Viajes de Gulliver.

Tabla 1. Clasificación de los modelos de ciudad ideal descritos en tratados y utopías

MODELO	**PLATÓNICO O PANÓPTICO**	**ARISTOTÉLICO O VITRUVIANO**	**HIPODÁMICO O CARTESIANO**
Antigüedad	Platón	Aristóteles Vitruvio	Hipódamo de Mileto
Edad Media			F. Eximenis
Siglo XV	Filarete 1452-1464	L. B. Alberti 1450.* F. Di Giorgio Martini. 1495*	
Siglo XVI	A. F. Doni. 1552 G. Maggi. 1561 B. Lorini. 1592 C. De Rojas. 1598 D. Glez. de Medina Barba. 1599	Tomas Moro. 1516 B. Peruzzi. 1540* F. Patrizi Da Cherso. 1553 P. Cataneo. 1554 D.Speckle. 1589*	A. Durero 1527
Siglo XVII	G. Busca. 1601 B. Del Bene.1609 T. Campanella. 1623 A. Freitag. 1631 J. Santans. 1644 M. Dögen. 1648	J. Errard Bar Le Duc. 1600* J. Perret. 1601* V. Scamozzi. 1615 S. Marolois. 1627* N. Goldmann. 1645*	J.V.Andreae. 1619 Sinapia. ¿1682?
Siglo XVIII	S. Fdez. de Medrano. 1700 J. Cassani. 1705 T. V. Tosca. 1707-1715 P. De Lucuze. 1772 J. Bentham. 1791	B. Belidor 1729 J. Muller 1756 Ch. Rieger 1756 F. Milizia 1785 B. Bails. 1796	J. Swift. 1726

*Incluyen modelos platónicos o panópticos junto a otros aristotélicos o vitruvianos.

LA CIUDAD CONSTRUIDA

La ciudad ideal había sido predominantemente trazada como una ciudad circular o poligonal, concéntrica y con simetría radial, siguiendo el modelo que hemos llamado platónico o panóptico. Sin embargo, la mayoría de ciudades que se crearon entre los siglos XVI y XVIII eran muy distintas y respondían más al esquema hipodámico o cartesiano, especialmente las numerosas ciudades fundadas en América en la colonización española, que se desarrollaron con un esquema organizativo basado en la cuadrícula isótropa.

Es cierto que en Europa se fundaron algunas ciudades que respondían a un trazado concéntrico, como Palmanova o Coevorden, a finales del siglo XVI, y que alguna otra como Neuf Brissac, un siglo más tarde, tenía trazado regular dentro de la muralla, e incluso hubo alguna ciudad de planta cuadrada con trazado ortogonal, seguramente inspirada en el modelo de Alberto Durero, como Freudenstadt.

Pero estas escasas fundaciones de nuevas ciudades europeas contrastaron en gran medida con la actividad de creación de nuevas ciudades en la América colonizada, un fenómeno de urbanización de un extensísimo territorio en un tiempo relativamente breve. En conjunto, e incluyendo los pueblos, fueron varios millares de entidades urbanas las creadas en la América hispana[3].

Las nuevas ciudades casi siempre tenían una trama urbana ortogonal. Ese plan urbano de la cuadrícula isométrica y repetitiva era radicalmente distinto de los modelos de ciudad ideal desarrollados en Europa, y ello por dos razones: Los modelos de ciudad ideal siempre estaban fortificados, por lo que solían adoptar una disposición circular o poligonal. En segundo lugar, la ciudad ideal era siempre una ciudad fuertemente jerarquizada, aspecto que se diluía aparentemente en el reparto de tierras de las ciudades americanas.

Muchas han sido las interpretaciones que se han dado al patrón ordenador de trama ortogonal, como la tradición griega y helenística, los campamentos militares romanos, las ciudades de colonización medievales o el sustrato cultural precolombino. Seguramente, todos estos factores estaban en mayor o menor medida presentes en el origen de ese sistema, pero también la cuadrícula regular es el método más sencillo para repartir tierras sobre un territorio sin condicionantes previos. El trazado en cuadrícula responde a una organización urbana sencilla, pero con una gran importancia dada a la asignación de las propiedades, que de esa forma quedaban perfectamente definidas:

«Si un grupo de personas deja su tierra natal y se enfrenta de pronto con la necesidad de crear una nueva ciudad en un lugar extraño, la levantará de acuerdo con un plan preconcebido, o bien terminará siendo un caos. Y ese plan será, por necesidad, muy simple y estará fácilmente trazado, de tal modo que todos puedan descubrir rápidamente lo que tienen que hacer con la menor confusión posible»[4].

Los primeros planos de ciudades de colonización eran sobre todo planos catastrales, para reparto y asignación de la propiedad, tanto de las parcelas urbanas como de otras tierras asociadas. Son planos trazados por un escribano, siguiendo generalmente las instrucciones de un funcionario o un militar, y en ellos aparece la orientación mediante los puntos cardinales y no tienen escala gráfica. Las dimensiones de las cuadras y solares eran normalmente indicados en pies o en varas castellanas en el texto adjunto, así como el ancho de las calles y plazas. Así lo vemos en el plano de fundación de la

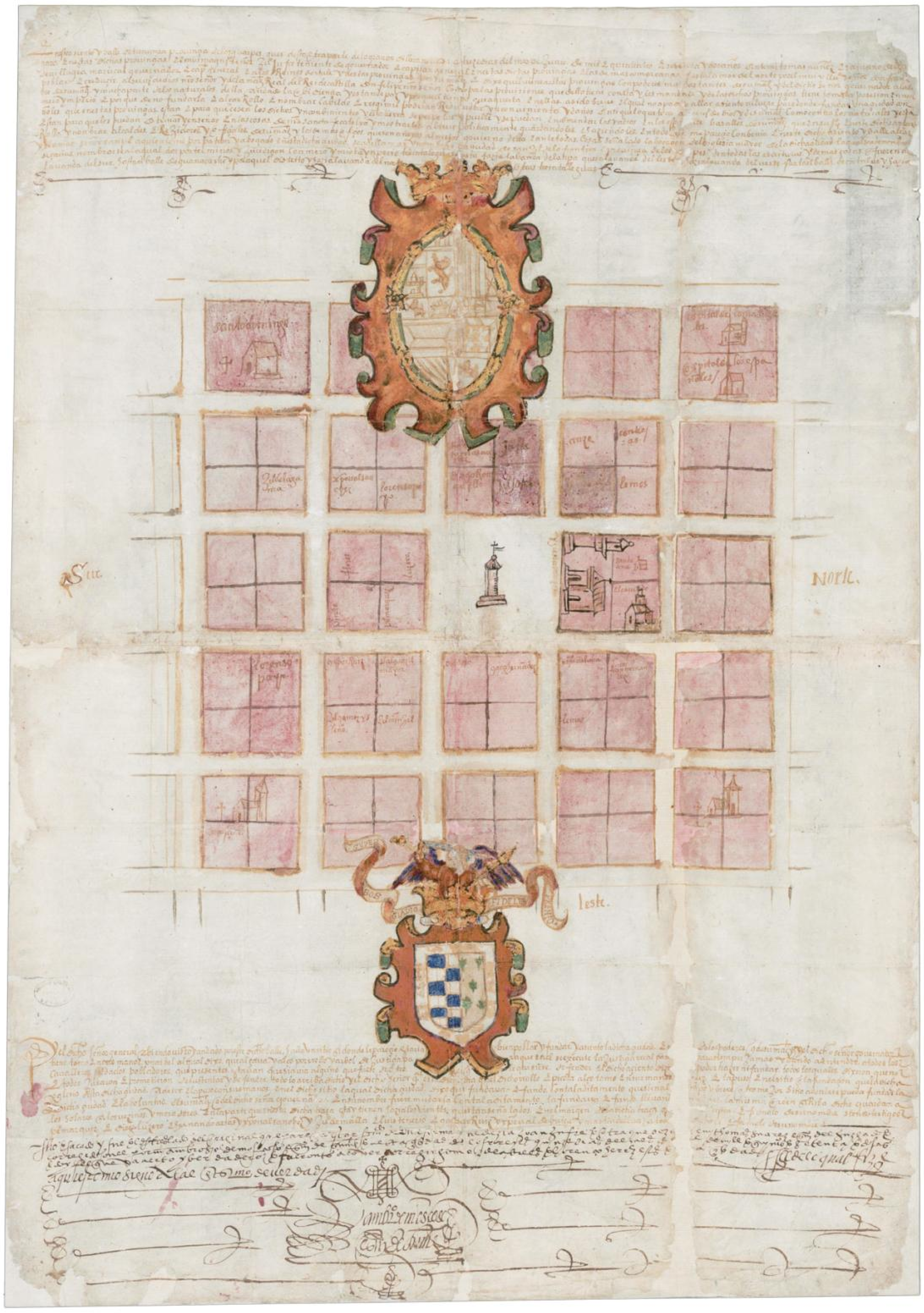


FIG. 5. *Plano de la ciudad de San Juan de la Frontera, en la región de Cuyo*. 1562. España. Ministerio de Cultura y Deporte, Archivo General de Indias. MP-BUENOS_AIRES, 9.

ciudad de Baeza, en Ecuador[5], en el trazado fundacional de Mendoza, de 1561[6], o en el plano de San Juan de la Frontera, de 1562[7] [FIG. 5].

La estructura de cuadras divididas en cuatro solares es la más frecuente, posiblemente por ser la más sencilla. La asignación de propietarios incluye normalmente un terreno para la iglesia, otro para el cabildo, algunos para conventos (franciscanos, dominicos o jesuitas) y un hospital. En el centro, una cuadra vacía conforma la plaza, en la que se sitúa el royo de justicia. Lo vemos en la efímera ciudad de Nombre de Jesús, en Costa Rica, de 1571[8], en el plano de la ciudad de Santiago de León de Caracas, de 1578[9], en el de La Palma, en Cundinamarca, Colombia, de 1581[10], y en la traza de la ciudad de San Pedro del Busto, de ese mismo año[11].

El tamaño de las ciudades fundadas es muy variable, pero muy frecuentemente tienen entre 24 y 48 cuadras y entre 96 y 192 solares. El lado de la cuadra suele estar

entre 60 y 100 varas, las calles entre 8 y 12 y la plaza mayor entre 70 y 150. Además del reparto de solares en la ciudad, muchas veces se hacía simultáneamente una asignación de tierras de labranza en terrenos cercanos.

Sorprende que una sociedad fuertemente jerarquizada y militarizada como la castellana utilizara un sistema urbano isótropo y aparentemente igualitario. Pero tras la aparente sencillez del sistema hipodámico se esconde una sutil estrategia de jerarquía social. Las parcelas son iguales, pero no equivalentes, ya que la cercanía a la plaza y la distinta orientación generan grandes diferencias en la valoración de los solares. Estas características permitieron adaptar un modelo aparentemente isótropo a una sociedad jerarquizada.

El esquema sencillo y eficaz, casi espontáneo, de las primeras fundaciones, se vio alterado con las ordenanzas dadas por Felipe II en 1573 en el bosque de Segovia. Estas nuevas disposiciones, en lo que a situación de las ciudades y disposición de sus calles y plazas se refiere, fueron elaboradas por especialistas del Consejo de Indias, entre ellos el cosmógrafo y cronista mayor de Indias Juan López de Velasco y el arquitecto Juan de Herrera. Las fuentes de los preceptos son de muy variado origen, desde obras de Aristóteles y Vitruvio, hasta Tomás de Aquino, Alberti, Vegecio y Alfonso X[12].

Las ordenanzas dejan muy claro que la fundación de nuevas poblaciones ha de hacerse con licencia, y en emplazamientos que tengan cerca el agua y las tierras de cultivo. No se deben escoger lugares muy altos ni muy bajos, sino intermedios y despejados, especialmente al norte y el mediodía. Tampoco recomienda los lugares marítimos, por el peligro de corsarios, salvo en los puertos principales para las comunicaciones y el comercio.

Una vez elegido el sitio, se ha de trazar «la planta del lugar, repartiéndola por sus plazas, calles y solares a cordel y regla, comenzando desde la plaza mayor y desde allí sacando las calles a las puertas y caminos principales», y se indica que «para que se acierte mejor, llévese siempre hecha la planta de la población que se hubiere de hacer»[13].

La plaza mayor ha de situarse en el centro de la población, salvo en ciudades litorales, en las que se situará junto al desembarcadero del puerto. Esta plaza será rectangular, no menor de 200 por 300 pies ni mayor de 400 por 600. De ella saldrán cuatro calles, cada una de ellas en el centro del lado correspondiente. Las esquinas de la plaza estarán orientadas según los vientos principales y todo el perímetro de la plaza y las cuatro calles principales tendrán soportales.

También se recomienda que las calles sean anchas en lugares fríos, y estrechas en sitios calientes y que se creen plazas secundarias, en la que se situarán iglesias y monasterios. Indica que se señalen solares para la iglesia, casa real, casa de concejo y cabildo, así como para aduana y atarazana en las ciudades litorales. También habrá que prever solar para hospital, y disponer las carnicerías, pescaderías, tenerías y otros oficios que producen desechos en lugares que se puedan limpiar.

Con las ordenanzas dadas por Felipe II, la trama ortogonal dejó de ser isótropa al tener que acoger una plaza rectangular con entradas centradas en los lados, y otras disposiciones que trastocaron la espontánea simplicidad del esquema inicial. La orientación diversa, los soportales en plaza y calles principales, las plazas secundarias, fueron normas que alteraban sustancialmente el sistema que hasta entonces se había utilizado de forma natural.

La ciudad ideal proyectada en las ordenanzas del bosque de Segovia no se construyó jamás. En las nuevas fundaciones, se siguió utilizando esencialmente el modelo de

cuadrícula que tan bien había funcionado hasta entonces, incorporando algunas de las determinaciones nuevas. Así, por ejemplo, en la ciudad de Nuestra Señora de la Concepción de Sierra de Pinos en los Llanos de la Goleta[14], se mantuvo la cuadrícula regular, con la plaza mayor ocupando el lugar de una cuadra y tan solo incluyendo pórticos en los lados de la plaza.

Las ordenanzas cambiaron el modelo de orientación previamente establecido de relación natural con el recorrido del sol, que también estaba presente en las culturas precolombinas. Como consecuencia de ello, algunas ciudades ya no se orientaron según los vientos principales, como era la práctica común en los primeros tiempos de la colonización, sino a 45º con respecto a ellos, siguiendo lo establecido en las Leyes de Indias, como vemos en el nuevo asentamiento Talavera de Madrid del Esteco[15], en el plano de la ciudad de San Felipe y Santiago de 1710[16], o en el plano del nuevo asentamiento de la ciudad Concepción, en Chile, tras el terremoto de 1751[17].

La plaza rectangular dificultaba enormemente el trazado de la ciudad, que tradicionalmente se había hecho dejando libre la cuadra central. Ante ese problema se adoptaron diversas estrategias. La más sencilla era modificar la proporción de las cuadras, como aparece en la ciudad de Nuestra Señora de Pedraza, de 1662[18], donde las manzanas en torno a la plaza tienen diferentes dimensiones, para que de esta forma la plaza sea

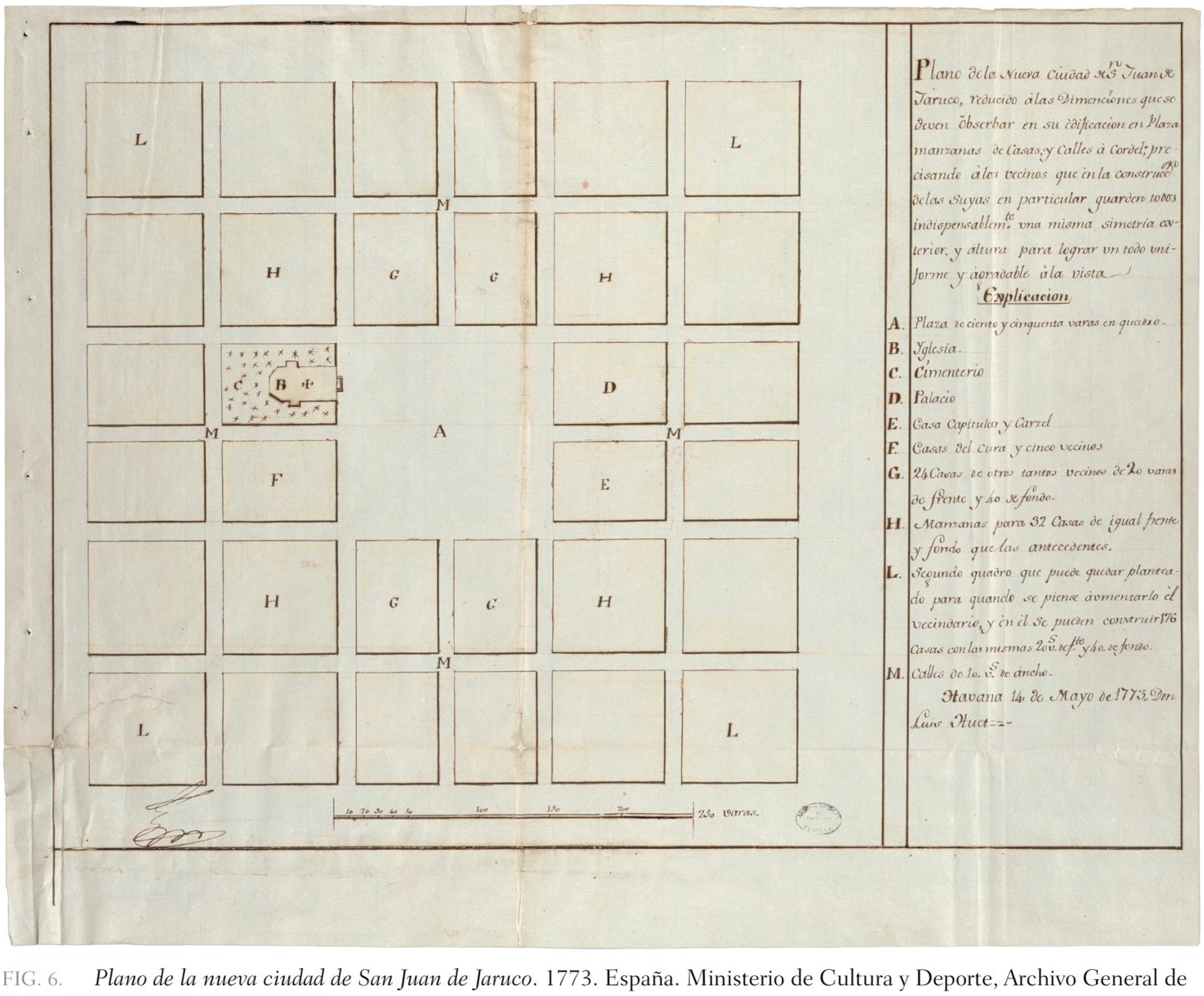


FIG. 6. *Plano de la nueva ciudad de San Juan de Jaruco*. 1773. España. Ministerio de Cultura y Deporte, Archivo General de Indias. MP-SANTO_DOMINGO, 380.

rectangular. También hay tramas con manzanas rectangulares en lugar de cuadradas, como sucede en la ya citada ciudad de San Felipe y Santiago. Esa solución, sin embargo, no permite que las calles que confluyen en la plaza estén centradas en las fachadas.

Otra posibilidad era doblar las cuadras que ocupaba la plaza, que quedaba así alargada y con entradas centradas en dos de sus lados, aunque no cumpliera la proporción marcada en las leyes de Indias. Así lo vemos en el plano de Santiago de Compostela de las Vegas[19]. Para conseguir que las entradas a la plaza estuvieran centradas también se podían desarrollar diversas estrategias, además de doblar el espacio de la plaza. Una es la que aparece en el plano de San Juan Bautista de la Ribera[20], en Tucumán, de 1607, en el que la plaza se forma con cuatro solares de manzanas adyacentes, consiguiendo de esta forma que las calles desemboquen en el centro de cada lado. Otra posibilidad era dividir las cuadras que dan a la plaza, lo que obligaba a hacer cuadras de diferente tamaño, como en el plano de Manajay, de 1767[21], o en el de la nueva ciudad de San Juan de Jarugo, de 1773[22] [FIG. 6]. Pero en este caso, como el anterior, la plaza resulta cuadrada.

La disposición de plazas secundarias modificaba el carácter fuertemente centralizado del modelo tradicional. Estas plazas en ocasiones se hacían vaciando una manzana del trazado, como se puede ver en el plano de la nueva ciudad de Guatemala, tras los terremotos de Santa Marta de 1773[23] [FIG. 7], y en otras ocasiones recortando una parte de la cuadra, como en la ciudad de Arica[24].

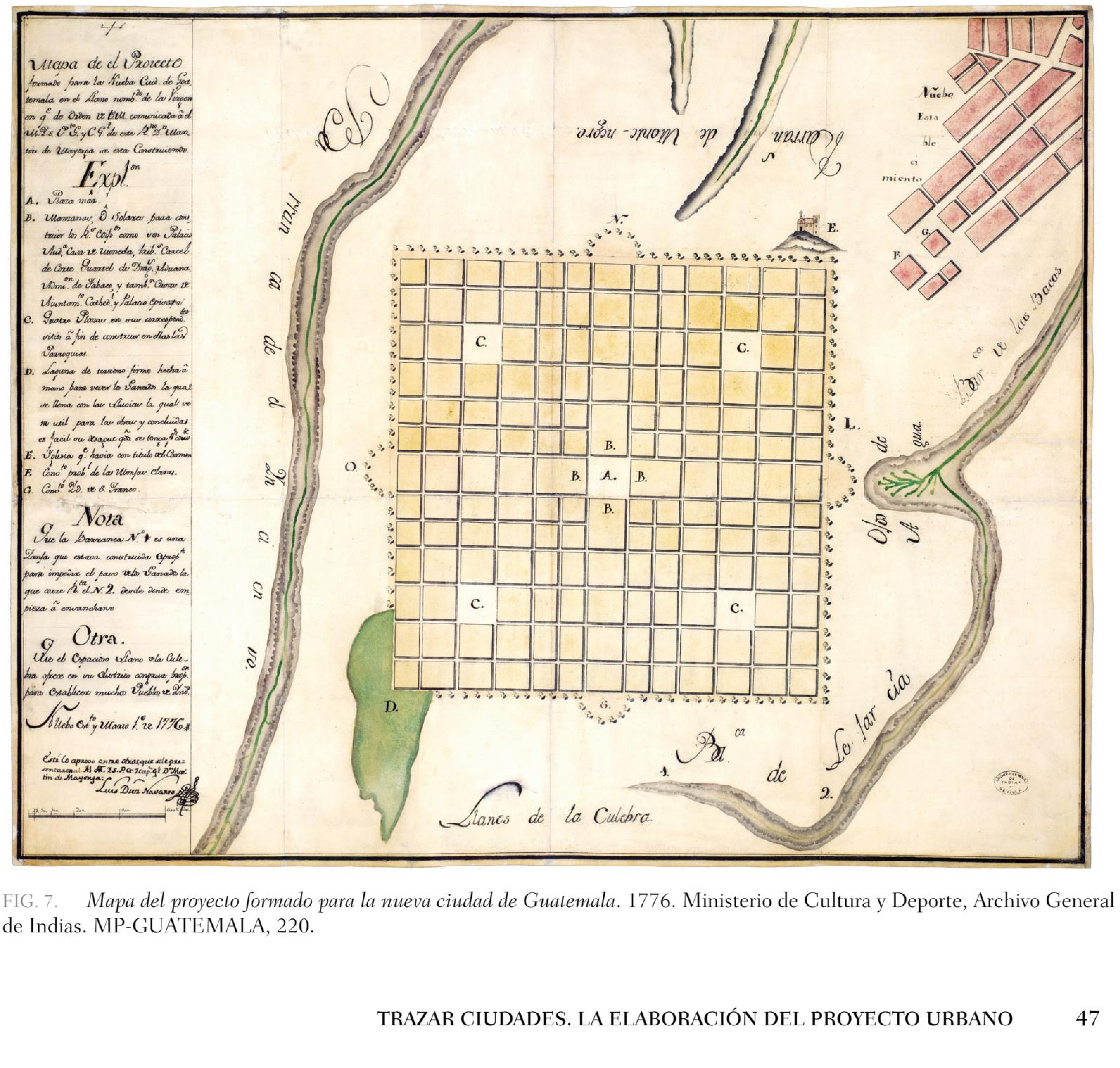


FIG. 7. *Mapa del proyecto formado para la nueva ciudad de Guatemala*. 1776. Ministerio de Cultura y Deporte, Archivo General de Indias. MP-GUATEMALA, 220.

LA DEFENSA URBANA

La construcción de las defensas de las ciudades originó grandes transformaciones urbanas en las ciudades existentes. Los tratadistas de la ciencia y el arte de la fortificación dedicaron en sus obras una parte a la fortificación irregular y complementaria de antiguas murallas de las ciudades, para adaptarla a las necesidades de defensa, modificando su trazado o reforzándola mediante obras exteriores.

Cristóbal de Rojas describió en su tratado el proceso de reforzamiento de las defensas urbanas, que comenzaba por un análisis de la muralla, mediante el estudio de su altura y grosor, de los terraplenes, traveses, puertas y fosos, así como las entradas y salidas de aguas. Una vez terminado el reconocimiento, se dibujaba la planta de la ciudad y sobre ella se diseñaban las modificaciones «de suerte que no haya mucha ruina en las casas ni en los templos, acomodando lo más que se pudiere la muralla que hubiere vieja, haciendo caballeros y tenazas donde lo pidiere el sitio»[25].

Diego González de Medina Barba, por su parte, indicó en su tratado que para fortificar una ciudad con una muralla antigua, se abriría un foso o se ampliaría el existente, y con la tierra de la excavación se formarían terraplenes en la zona exterior de la muralla. En el interior se harían contrafuertes y se derribarían todos los edificios adosados a la muralla. Algunos de los cubos se convertirían en baluartes, con casamatas y orejones, y el resto

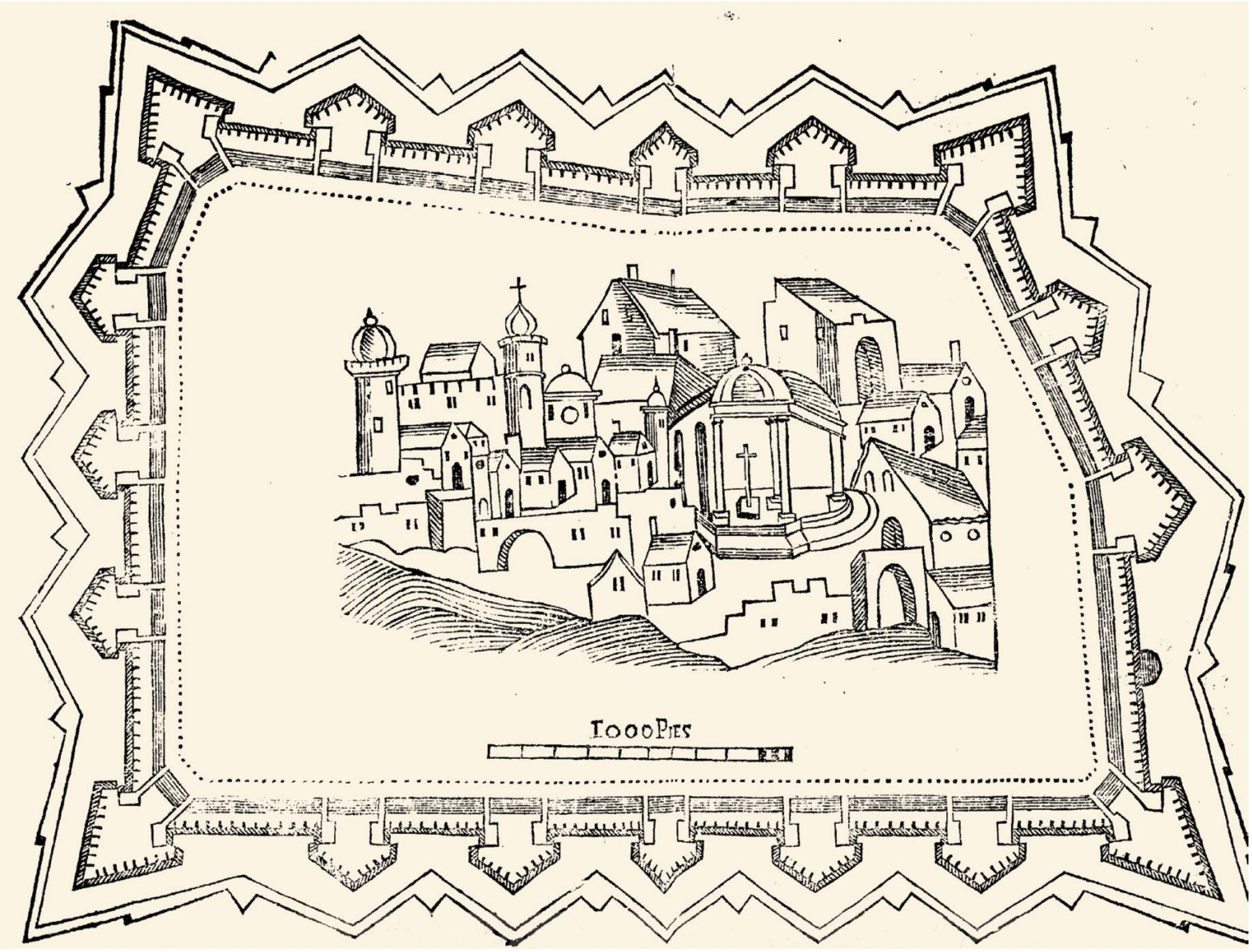


FIG. 8. Diego González de Medina Barba. Ciudad con fortificación irregular. *Examen de Fortificación*. Imprenta del Licenciado Vázquez. Madrid, 1609. Wikimedia Commons.

se dejaría, si fuesen pequeños y no estorbaran la defensa. [FIG. 8]. En el caso de que la antigua muralla se hubiera quedado grande, por haberse despoblado el sitio, se podría hacer la nueva en el interior de la antigua. Si las cortinas fueran tan extensas que no se pudiera defender con mosquete, sería conveniente abrir un revellín en medio de la cortina. También convendría derribar las edificaciones de los arrabales: «Cuanto a la población de los arrabales, tendría por el más sano consejo de todos derribarlos y ponerlo todo muy raso, y meter dentro los materiales, porque no le sirvan al enemigo para repararse y fortificar»[26].

Vicente Mut describió el modo de fortificar ciudades con murallas antiguas mediante figuras irregulares. Si no se quería cambiar toda la muralla, al menos debían convertirse las torres en baluartes, construir nuevos baluartes hasta que estuviera todo a distancia del tiro de mosquete, ensanchar el foso y disponer obras exteriores en los lugares más débiles. Si la muralla fuera consistente, se podría dejar, construyendo una falsabraga delante con baluartes y dimensiones adecuadas para la defensa. Por su parte, Alonso de Zepeda y Adrada consideraba que «Este punto es el más difícil de la fortificación, y el más peligroso por el daño que se suele seguir a los habitadores, que viven y tienen sus casas junto a la muralla, porque a veces es necesario arruinar muchos edificios, para poder fortificar algún distrito de ella»[27].

Otros tratadistas como el anónimo autor de la Escuela de Palas, Sebastián Fernández de Medrano, José Cassani o Tomás Vicente Tosca, abordaron también el tema de la fortificación irregular, según este último «la piedra de toque, en que se echa de ver la inteligencia y habilidad del ingeniero; pues aunque es fácil hacer primorosas, y ajustadas delineaciones de plazas regulares, pero el fortalecer las irregulares es más difícil, por ser casi imposible reducir las muchas irregularidades que en ellas pueden ocurrir, a reglas indefectibles y determinadas»[28].

Aunque la construcción y el refuerzo de murallas fueron las transformaciones urbanas que de manera más decisiva afectaron a la ciudad consolidada, eran representadas frecuentemente en los planos sin dibujar la trama urbana, como en el plano de Perpignan de 1538[29], el de Cartagena de 1541[30], el de La Valetta de 1575[31] o el de Alghero de 1578[32]. En algún caso, el plano de trazado de las murallas aunque no incluía la trama urbana, reflejaba la posición de los edificios singulares, como en el plano de Juan de Oviedo de Almería[33] [FIG. 9].

En tierras americanas, sin embargo, se solía representar la morfología urbana y el contexto exterior de la ciudad, en unos planos muy distintos de los planos fundacionales de las ciudades. Los planos de los ingenieros en América tienen más detalle que los de España, y cuentan casi siempre con orientación con rosa de los vientos y escala en varas. Así vemos que, aunque Bautista Antonelli representa en el plano de Santo Domingo solo los edificios más importantes[34], en el de Cartagena de Indias ya se representa con detalle el viario y las manzanas afectadas[35] [FIG. 10].

La labor de Bautista Antonelli en América la prosiguió su sobrino Cristóbal de Roda Antonelli, que intervino en la construcción de las defensas de La Habana y de Cartagena de Indias. Cristóbal de Roda no solo utilizaba el color de forma muy elaborada, sino que recurrió frecuentemente a la perspectiva para indicar la tercera dimensión, como en la intervención en la plataforma de Santángel[36] o en el baluarte de Santa María[37], ambos en Cartagena de Indias.

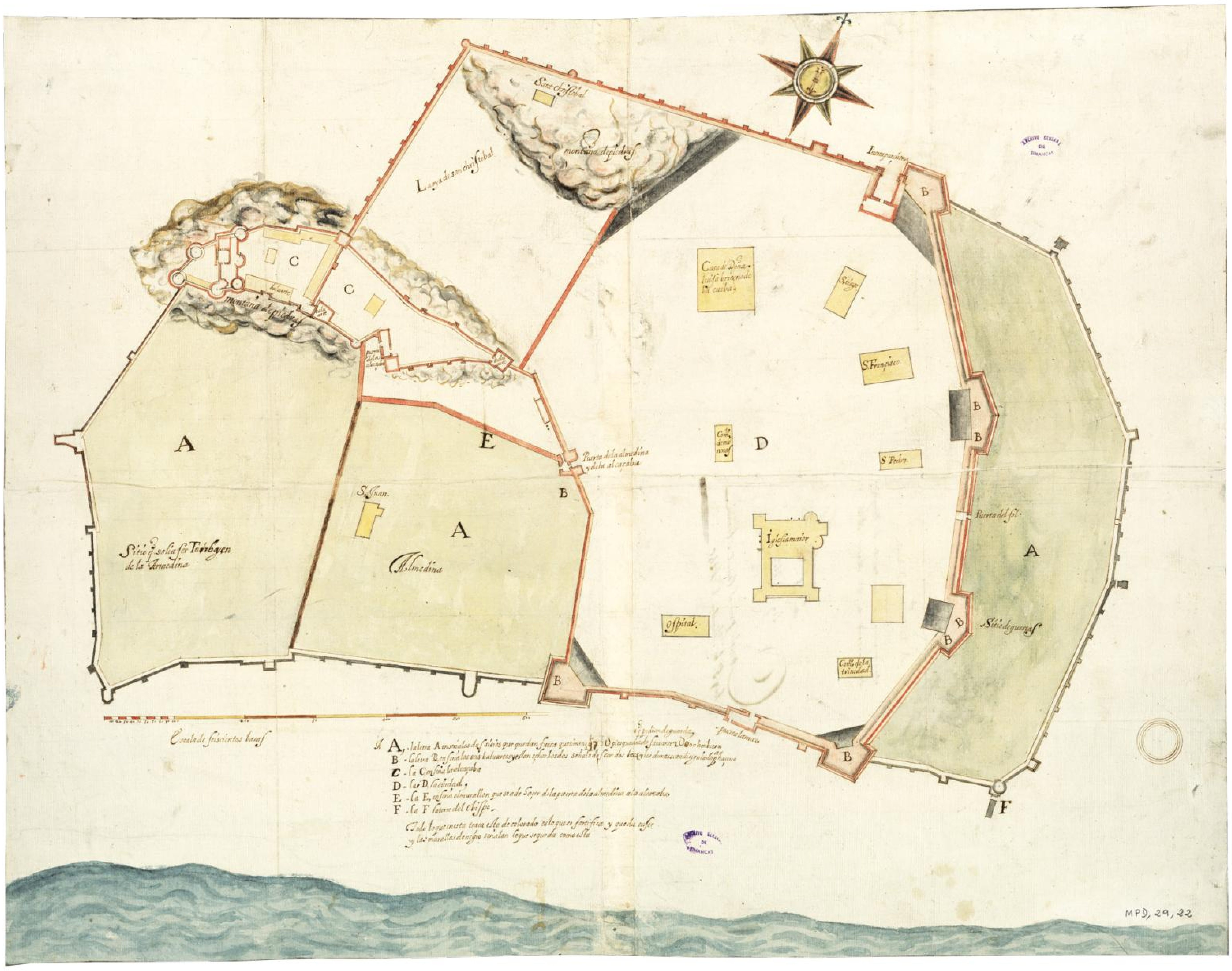


FIG. 9. Juan de Oviedo. *Plano de la Ciudad de Almería*. 1621. España. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas. MPD, 29, 022.

En América únicamente se realizaron obras de fortificación en los puertos y ciudades litorales importantes, lo que representaba un porcentaje muy pequeño del total de ciudades fundadas. Estas obras de fortificación no siempre fueron populares y deseadas, como lo muestra el plano de Lima de 1626, en el que se indica cómo podría defenderse la ciudad sin murallas, con la utilización de artillería en determinados puntos[38]. Sin embargo, la construcción de las defensas constituyó un factor de prestigio para las ciudades, como lo demuestran los planos de la ciudad fortificada de Lima enviados por el virrey del Perú en 1685 y 1687[39] [FIG. 11].

La fortificación de las ciudades americanas se realizó con sistemas tradicionales de baluartes sencillos y sin obras exteriores, como vemos en la ciudad de San Francisco de Campeche[40], o en la de la ciudad de Trujillo, fortificada con una aplicación del sistema determinado, que era en ese momento el que predominaba en el ámbito hispánico[41] [FIG. 12]. No obstante, hay alguna excepción como el plano de Luis Venegas Osorio de la ciudad de Panamá[42], en el que se propone la construcción de obras exteriores, con un hornabeque y estrada cubierta.

Un aspecto concreto de la fortificación de las ciudades que surgió en tiempos de Carlos V, y se extendió en el reinado de Felipe II, fue la construcción de las ciudadelas, como recintos defendidos en el interior de una plaza, para dominarla o como último

FIG. 10. Bautista Antonelli. *Planta de la ciudad de Cartagena de Indias y sus fortificaciones*. España. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. MP-PANAMÁ, 10.

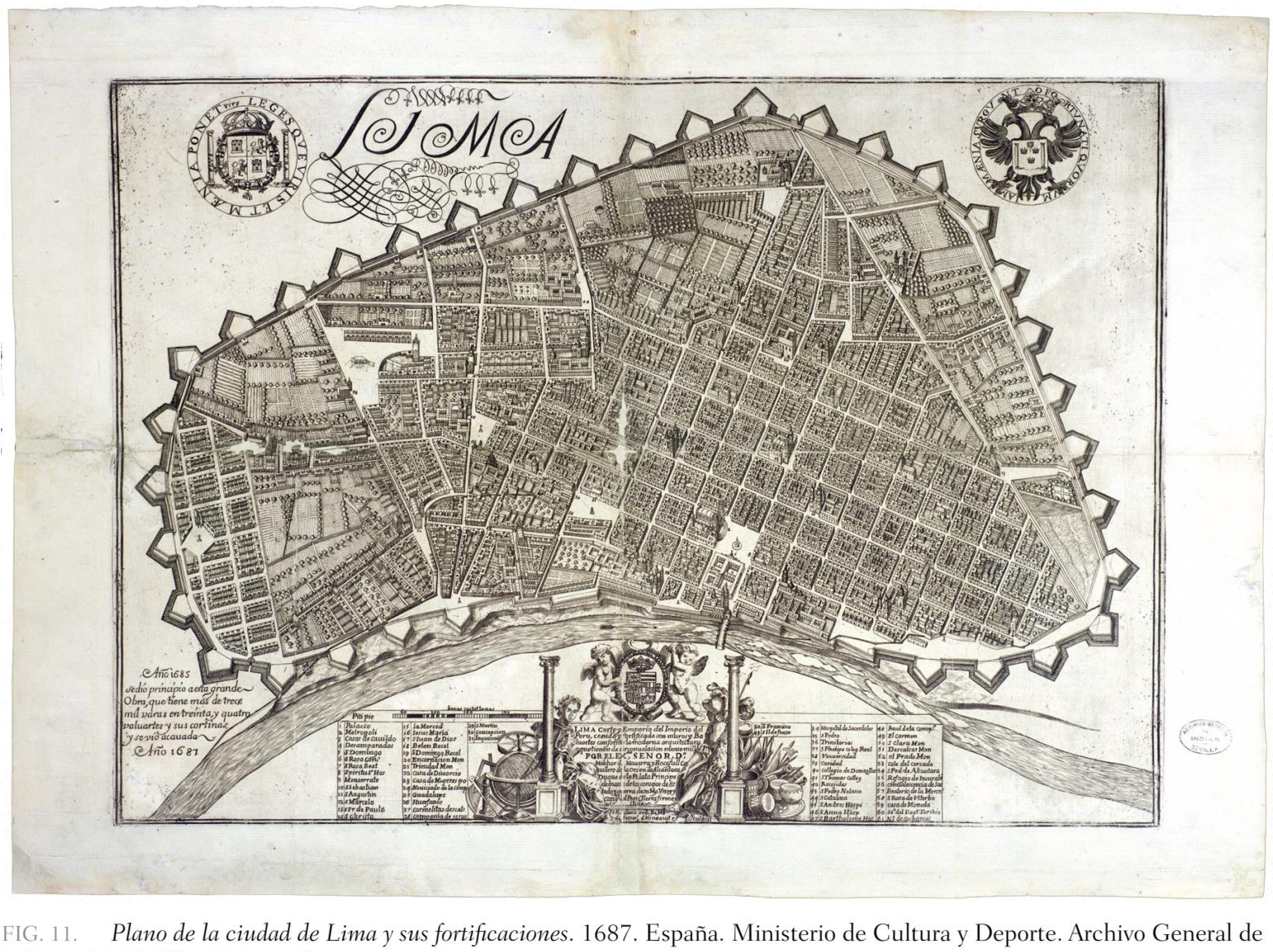


FIG. 11. *Plano de la ciudad de Lima y sus fortificaciones*. 1687. España. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. MP-PERU_CHILE, 13.

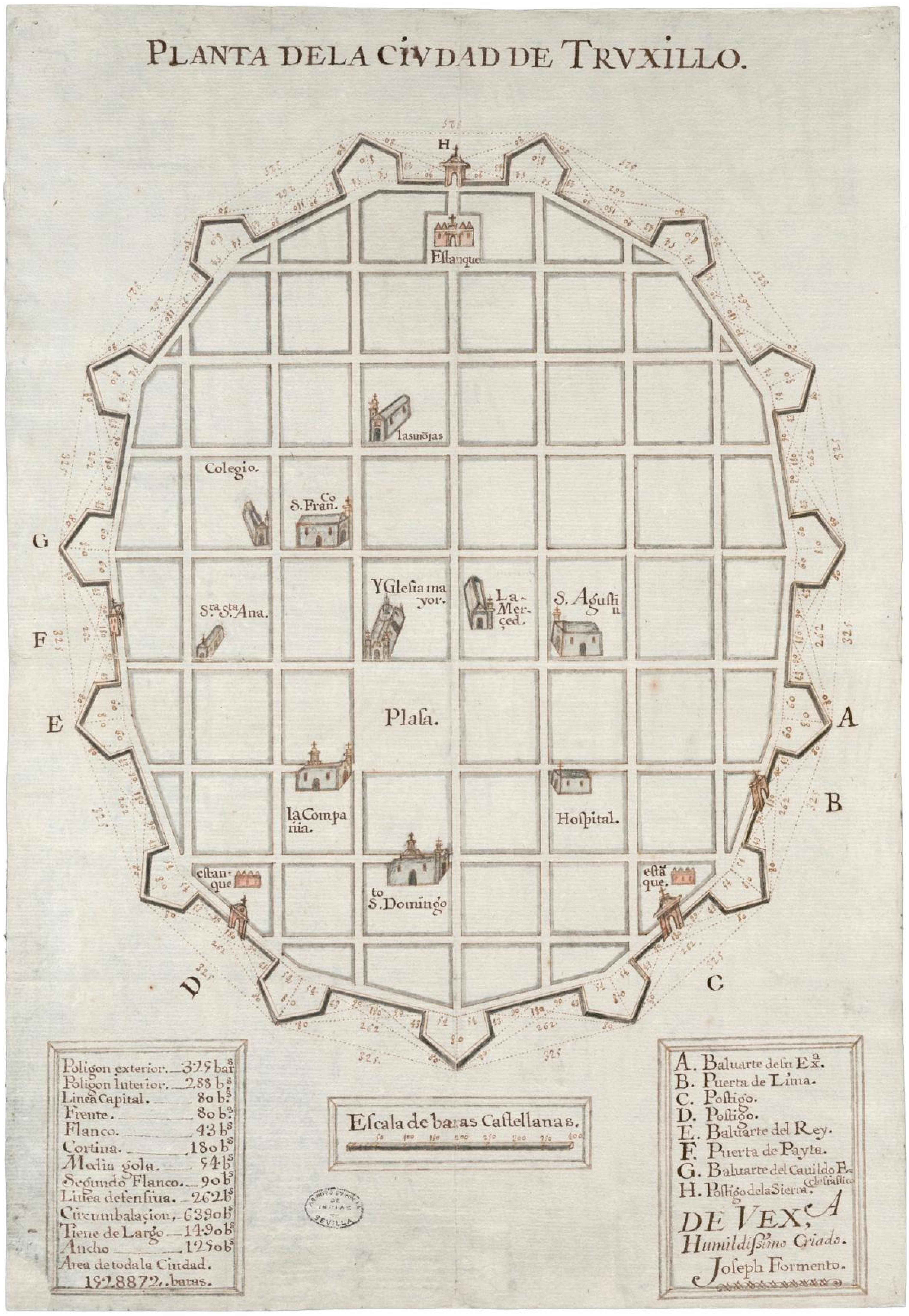


FIG. 12. *Planta de la ciudad de Trujillo*. ca. 1687. Ministerio de Cultura y Deporte. España. Archivo General de Indias. MP-PERU_CHILE, 14.

refugio a su guarnición. Las primeras experiencias fueron la ciudadela de Gante (1540-45), la de Piacenza (1545), el castillo de Milán (a partir de 1560), y la ciudadela de Amberes (1572), donde el experimento adquirió la perfección canónica.

En España se construyeron dos importantes ciudadelas a finales del siglo XVI: la de Pamplona[43], obra de los hermanos Fratin, y la de Jaca, realizada por el ingeniero Tiburcio Spannocchi[44] . Estas ciudadelas se convirtieron en modelos de la fortificación regular, iniciando una tradición de enseñanza y práctica de la fortificación regular que recoge Cristóbal de Rojas en su tratado. El trazado de las edificaciones dentro de las ciudadelas podía seguir la geometría del paralelogramo de la fortificación, en cuyo

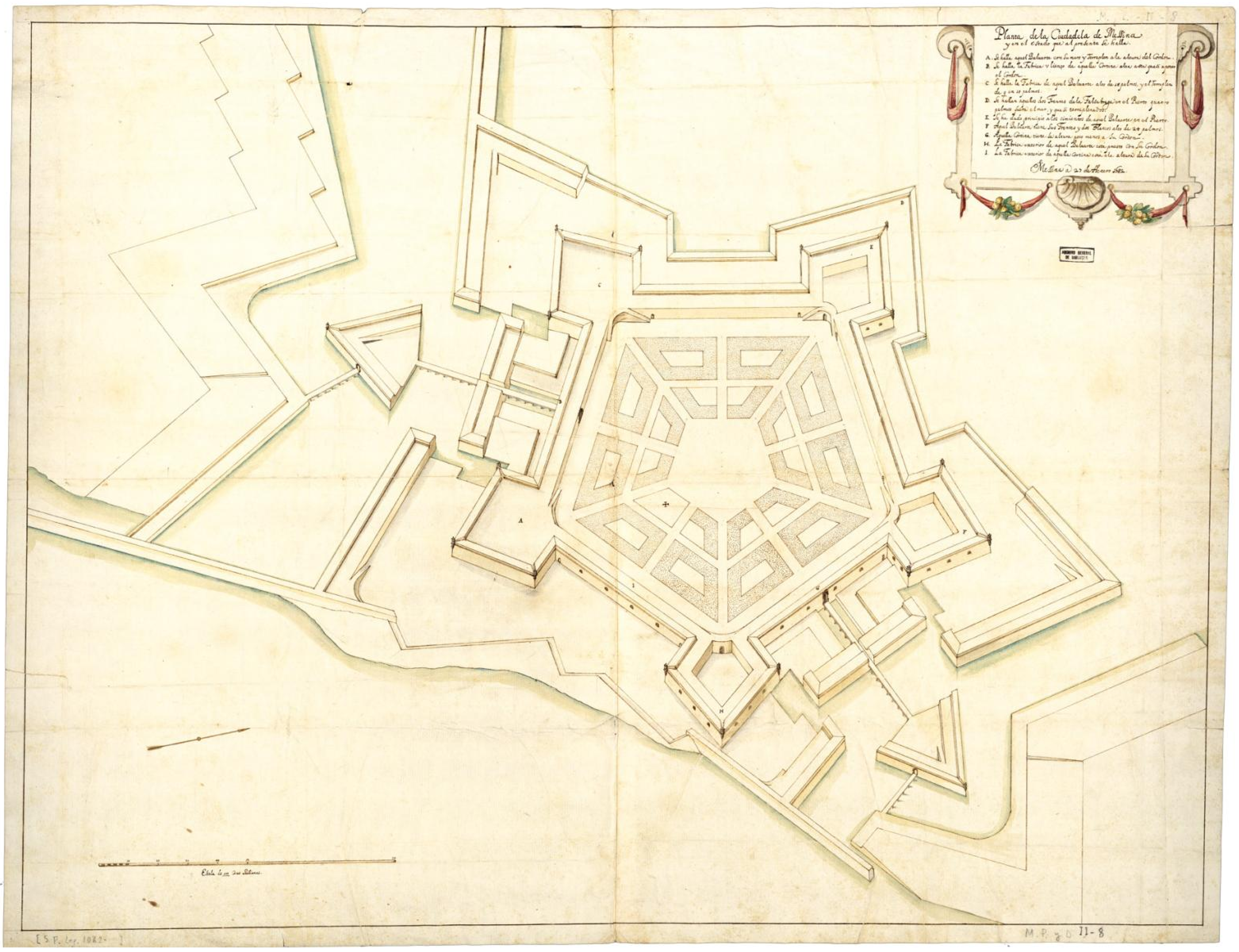


FIG. 13. Carlos de Grunenbergh. *Planta de la ciudadela de Mesina y en el estado que al presente se halla*. 1682. España. Ministerio de Cultura y Deporte, Archivo General de Simancas. MPD, 02, 008.

caso la plaza también tendrá esa forma, o seguir otra geometría utilizada para la plaza central, en cuyo caso las manzanas de borde serán irregulares.

La construcción de ciudadelas volvió a resurgir a finales del siglo XVII, cuando el ingeniero flamenco Carlos de Grunenbergh redactó varios proyectos para reforzar las defensas de ciudades sicilianas, y en Mesina construyó una ciudadela, retomando de esta forma la antigua política militar de los primeros soberanos de la casa de Austria. El ingeniero trazó una ciudadela pentagonal muy similar al modelo descrito en el tratado de Cristóbal de Rojas, aunque con proporciones distintas[45] [FIG. 13].

Un nuevo ejemplo de construcción de una ciudadela se llevó a cabo en Barcelona, obra de Jorge Próspero Verboom[46]. Este proyecto recogía la tradición de las ciudadelas pentagonales del tratado de Cristóbal de Rojas y de los modelos de Pamplona y Jaca, pero actualizándola, de acuerdo con el tratado de Sebastián Fernández de Medrano. También en Cádiz se proyectó en 1724 una ciudadela que no se llegó a construir[47].

LA PLAZA MAYOR

Entre las transformaciones urbanas que se operaron sobre las ciudades de la monarquía hispánica tiene una especial relevancia la construcción de la plaza mayor, de nueva planta

o como transformación de algún espacio urbano previo. Estas grandes transformaciones urbanas comenzaron con la construcción de la plaza mayor de Valladolid en 1561, y prosiguieron con las otras dos plazas en cuya gestación intervinieron Felipe II y Juan de Herrera: Zocodover de Toledo y la Plaza Mayor de Madrid.

La Plaza Mayor de Valladolid se trazó tras el incendio de 1561, por Francisco de Salamanca, y se terminó en 1592. La de Zocodover, en Toledo, fue trazada por Juan de Herrera tras el incendio de 1589, y quedó inconclusa, con solo dos lados regulares. La Plaza Mayor de Madrid, por su parte, fue iniciada por Juan de Herrera en 1581, sobre la antigua Plaza del Arrabal, y Francisco de Mora retomó y concluyó las trazas entre 1608 y 1612. La obra fue ejecutada por Juan Gómez de Mora, ya en el reinado de Felipe III, entre 1617 y 1621, y sufrió incendios en 1631, 1672 y 1790, siendo reformada tras el último por Juan de Villanueva.

Tabla 2. Plazas mayores en España y América

Ciudad	Nombre	Fecha	Lado	Superficie
México	Zócalo	1524	195x240	4,68 Ha
Lima	Plaza Mayor	1535	135x135	1,82 Ha
Antigua	Plaza Central	1541	100x100	1 Ha
Mérida	Plaza Grande	1542	110x110	1,21 Ha
Valladolid	Plaza Mayor	1561	122x81	0,99 Ha
Caracas	Plaza Bolívar	1567	100x100	1 Ha
Toledo	Zocodover	1596	100x70	0,5 Ha
Madrid	Plaza Mayor	1608-1620	129x94	1,21 Ha
Tembleque	Plaza Mayor	1653	40x60	0,25 Ha
León	Plaza Mayor	1672-1677	60x72	0,43 Ha
Colmenar de Oreja	Plaza Mayor	1677-1794	63x52	0,32 Ha
Córdoba	Corredera	1683-1687	110x50	0,55 Ha
San Sebastián	Plaza de la Constitución	1722	72x55	0,40 Ha
Salamanca	Plaza Mayor	1728-1756	81x79	0,64 Ha
Ocaña	Plaza Mayor	1777	62x62	0,38 Ha
La Coruña	Plaza	1779	80x46	0,37 Ha
Vitoria	Plaza Nueva	1782-1791	63x63	0,40 Ha
Ávila	Plaza del Mercado Chico	1773	40x60	0,24 Ha

Cuando nació la plaza mayor española, su homóloga americana ya se había construido en numerosas ciudades, con el carácter de origen de la trama urbana. Javier Aguilera lo expresa de esta forma: «La plaza mayor de las ciudades hispanoamericanas es el elemento alrededor del cual se articula la nueva población, siendo a la vez foco generador y polo de desarrollo. La plaza mayor es aquí el punto de partida, el principio de toda la ciudad, lugar central, cruce de caminos principales y centro geográfico del conjunto, cuya situación, tamaño y proporciones condicionan las características de la futura malla urbana que formará físicamente la ciudad»[48].

Comparando las plazas mayores americanas y españolas podemos constatar la mayor antigüedad de aquellas y su carácter de origen de la trama urbana, frente a las características de transformación urbana y ruptura de la trama de las plazas españolas. Estas

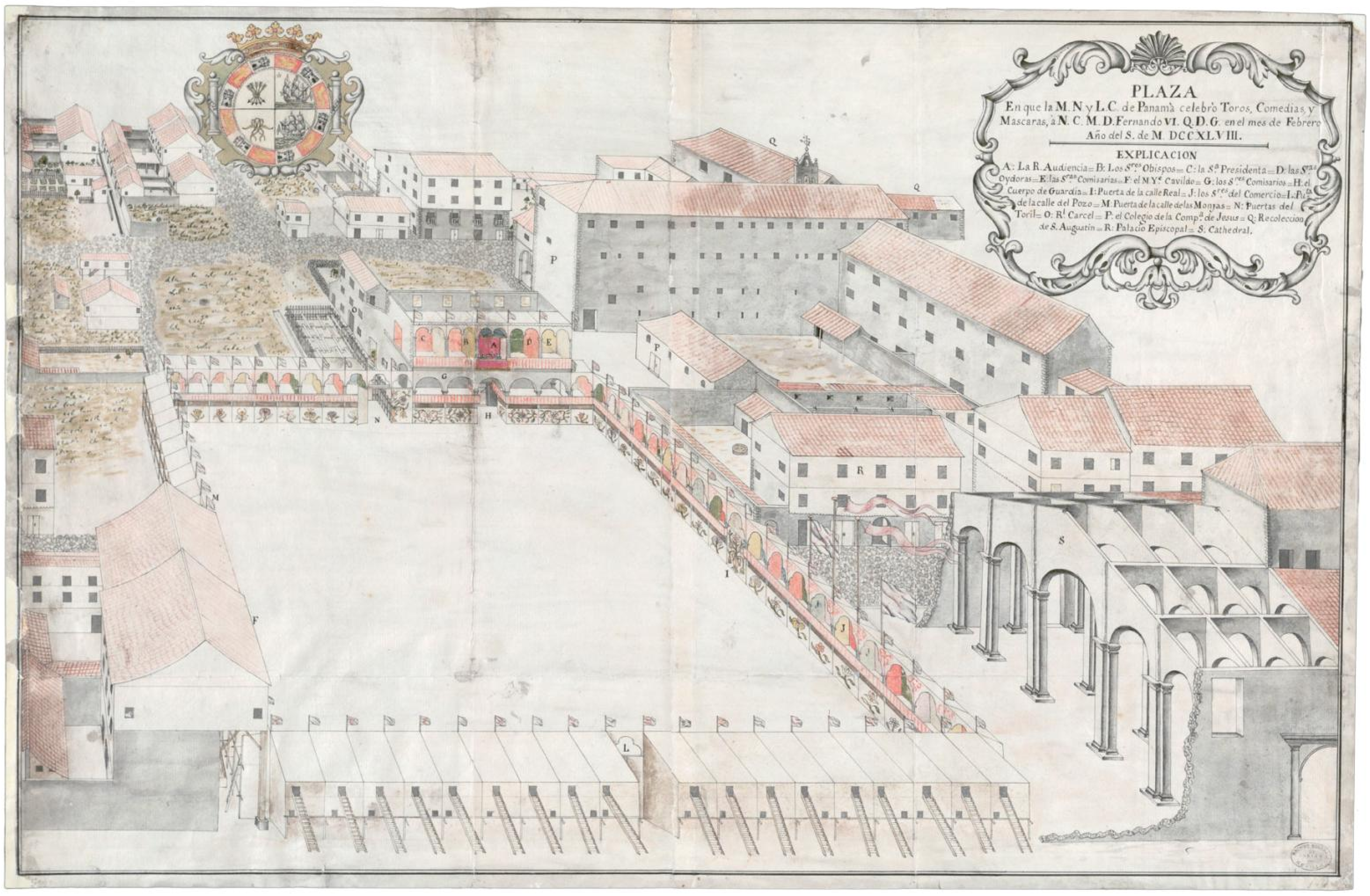


FIG. 14. *Plaza en que la muy noble y leal ciudad de Panamá celebró toros, comedias y máscaras, a nuestra Católica Majestad don Fernando VI*. 1748. España. Ministerio de Cultura y Deporte, Archivo General de Indias. MP-PANAMÁ, 144.

características nos llevan a interrogarnos sobre el papel que la creación de las plazas americanas y las noticias de plazas prehispánicas como la de Tenochtitlán pudieron tener en la ideación de las primeras plazas mayores españolas.

Las dimensiones de las plazas mayores americanas fueron siempre muy superiores a las de las plazas españolas, y curiosamente en las ordenanzas del bosque de Segovia se dan unas dimensiones a las plazas americanas desconocidas hasta ese momento en España. La plaza mayor americana agrupa generalmente a todos los poderes civiles y religiosos y con mucha frecuencia es también la plaza del mercado y el centro comercial de la ciudad. En su trazado, como en el de la ciudad, debieron influir la tradición de la colonización cristiana medieval, la herencia mediterránea y el propio sustrato cultural americano.

En ambos lados del Atlántico la plaza se convierte en el centro de la vida urbana, lugar de espectáculos y teatro de la sociedad, como podemos ver en la vista de la plaza mayor de México, con cuatro fuentes, una parada militar y cañones de salvas[49]. También en la vista en perspectiva de la plaza de Panamá se puede ver cómo era engalanada para celebrar fiestas de toros, comedias y máscaras, y los asientos reservados para cada estamento[50] [FIG. 14].

CONCLUSIONES

Como hemos podido apreciar a través de múltiples ejemplos, la ciudad ideal fue concebida mayoritariamente entre los siglos XVI y XVIII como un organismo circular o poligonal,

cuya simetría radial permitía su naturaleza panóptica. Sin embargo, cuando en el nuevo continente se crearon miles de nuevas ciudades, se utilizó predominantemente el trazado hipodámico con trama en cuadrícula regular.

Las disposiciones dictadas por Felipe II alteraron notablemente ese esquema sencillo, al cambiar la orientación, hacer la plaza mayor rectangular con entradas centradas y crear plazas secundarias. Estas modificaciones diversificaron los modelos, pero no alteraron la condición sustancial de ciudad en trama rectangular continua y extensible.

Con la llegada de los ingenieros a tierras americanas se produjeron notables transformaciones en las ciudades litorales para la construcción de murallas. Los planos de estos ingenieros son sustancialmente distintos de los de fundación de ciudades, pero también diversos de los que sus colegas realizaban en España. Una mayor definición de la trama urbana y del entorno territorial caracteriza a la cartografía de ingenieros en América.

La creación de las plazas mayores constituyó la otra gran transformación urbana de las ciudades en la Edad Moderna. Mientras en las ciudades americanas normalmente las plazas nacieron con las ciudades, y son cuadradas y extensas, en las ciudades españolas se construyeron más tarde, sobre el tejido consolidado, y son rectangulares y más reducidas que sus homólogas americanas.

NOTAS

*Este trabajo se enmarca en el proyecto de I+D+i "Cartografías de la ciudad en la Edad Moderna: relatos, imágenes, interpretaciones" (PID2020-113380GB-I00 / AEI / 10.13039/501100011033), financiado por la Agencia Estatal de Investigación (Ministerio de Ciencia e Innovación).

1. BUSCA, 1619, p. 208.
2. DONI, 1597, p. 173.
3. DE SOLANO, 1990, p. 17.
4. RASMUSSEN, 2014, p.44.
5. Traza de la fundación de la ciudad de Baeza. 1559. Archivo General de Indias. (AGI). MP-PANAMA, 275.
6. Plano del trazado fundacional de Mendoza. 1561. AGI. MP-BUENOS_AIRES, 221.
7. Plano de la ciudad de San Juan de la Frontera, en la región de Cuyo. AGI. MP-BUENOS_AIRES, 9.
8. Plano de la ciudad de Nombre de Jesús (Costa Rica). AGI. MP-GUATEMALA, 319. La ciudad fue abandonada en 1572.
9. Traza de la ciudad de Santiago de León de Caracas. Probable 1578. AGI. MP-VENEZUELA, 6.
10. Plano de la ciudad de La Palma. 1581. AGI. MP-PANAMA, 6.
11. Traza de la ciudad de San Pedro del Busto. 1581. AGI. MP-PANAMA, 276.
12. DE SOLANO, 1990, pp. 65-66
13. ORDENANZAS, 1573,arts. 111 Y 127.
14. Planta de la nueva población que se ha de hacer en los llanos de la Goleta, a cuatro leguas de las minas de Nuestra Señora de la Concepción de Sierra de Pinos. 1603. AGI. MP-MEXICO, 51.
15. La Planta de la ciudad de Nuestra Señora de Talavera de Madrid que se trasladó en el asiento del Río de las Piedras. Posterior a 1608. AGI. MP-BUENOS_AIRES , 6
16. Plano de la ciudad de San Phelipe y Santiago que se está fundando, distante de la Hauana seis leguas a la parte del Sur. 1710. AGI. MP-SANTO_DOMINGO,119.
17. Plano de la ciudad de la Concepción, nuevamente edificada en el Terreno llamado la Mocha sobre la parte Septentrional del Río Biobio.1765. AGI. MP-PERU_CHILE, 49.
18. Traza correspondiente a la fundación de la nueva ciudad de Nuestra Señora de Pedraza, reedificada y poblada por Alonso de Bohórquez. 1662. AGI. MP-PANAMA, 358.
19. Plano del trazado de la ciudad de San Juan Bautista de la Ribera, en la provincia de Tucumán. 1607. AGI. MP-BUENOS_AIRES, 224.
20. Plano del trazado de la ciudad de San Juan Bautista de la Ribera, en la provincia de Tucumán. 1607. AGI. MP-BUENOS_AIRES, 224.
21. Plano o diseño del pueblo de treinta vecinos (…) en el paraje nombrado Manajay. 1767. AGI. MP-SANTO_DOMINGO, 342.
22. Plano de la nueva ciudad de San Juan de Jaruco. 1773. AGI. MP-SANTO_DOMINGO, 380.
23. Mapa del proyecto formado para la nueva ciudad de Guatemala. 1776. AGI. MP-GUATEMALA, 220.
24. Plan de nueva población en la ciudad de Arica, con el nombre de la Carolina Peruana. 1793. AGI. MP-PERU_CHILE, 135.
25. ROJAS, 1598, fol. 77.
26. GONZALEZ DE MEDINA BARBA, 1599, pp. 151-154.
27. ZEPEDA, 1669, p. 90
28. TOSCA, 1757, p. 358.
29. Plano del recinto fortificado de la Ciudad de Perpignan y de las obras que en él se hacían. 1538? Archivo General de Simancas (AGS). MPD, 08, 062.
30. Fernando de las Maderas. Plano del recinto fortificado de la ciudad de Cartagena y traza de nuevo muro que debía construirse para asegurar esta plaza. AGS. MPD, 19, 167.
31. Diseño de la fortificación de la Valeta. 1575? AGS. MPD, 08, 045.
32. Giorgio Paleare Fratino. Plano de la Fortificación de Alghero (Cerdeña). 1578. AGS. MPD, 08, 020.
33. Juan de Oviedo. Plano de la Ciudad de Almería. 1621. AGS. MPD, 29, 022.
34. Bautista Antonelli. Planta de la ciudad de Santo Domingo en la Isla Española. 1592. Biblioteca Nacional de España (BNE). MR/43/235.
35. Planta de la Ciudad de Cartagena de Indias y sus fortificaciones. 1594. AGI. MP-PANAMA, 10.
36. Cristóbal de Roda Antonelli. Plataforma que ha hecho Cristóbal Roda, ingeniero militar del Rey nuestro Señor, para donde está la de Santángel, que está cayéndose. 1617. AGI. MP-PANAMA, 32.
37. Cristóbal de Roda. Esta traza es la ciudad de Cartagena de las Indias. 1617. BNE. MR/43/246.
38. Planta de la ciudad de los Reyes para el Consejo de Estado de Guerra de su Magestad». Lima. 1626. AGI.MP-PERU_CHILE, 7.
39. Plano de la Ciudad de Lima y sus fortificaciones. 1685. AGI. MP-PERU_CHILE,13BIS; Plano de la Ciudad de Lima y sus fortificaciones. 1687. AGI. MP-PERU_CHILE, 13.
40. Martín de la Torre. Planta de la Ciudad de San Francisco de Campeche en la provincia de Yucatán. 1680. AGI. MP-MEXICO, 72.
41. Planta de la ciudad de Trujillo. ca. 1687. AGI. MP-PERU_CHILE, 14.
42. Plano de las fortificaciones de Panamá. 1680. AGI. MP-PANAMA, 241.
43. Giovan Giacomo Paleаro Fratin. Planta de la fortificación de Pamplona. 1597. AGS. MPD, 09, 069.
44. Tiburzio Spannocchi. Traza del castillo de San Pedro, que se tiene empezado en la ciudad de Jaca. 1592. AGS. MPD, 38, 092.
45. Carlos de Grunenbergh. Planta de la Ciudadela de Messina. 1681. AGS. MPD, 02, 005. Planta de estado que al presente se hallan las obras de la ciudadela de Messina. 1685. AGS. MPD, 15, 118. Planta de la ciudadela, ciudad y Puerto de Messina. 1686. AGS. MPD, 11, 030.

46. Jorge Próspero Verboom. Plano de la ciudadela de Barcelona que demuestra el estado de sus obras. 1716. AGS. MPD, 02, 044. Proyecto de la Ciudadela de Barcelona diseñado sobre el plano de la ciudad. 1715. AGS. MPD, 10, 053.

47. Ignacio Sala. Plano de parte de la Plaza de Cádiz llamado el Campo Santo con el proyecto de un recinto de fortificación en forma de ciudadela. 1724. AGS. MPD, 29, 013.

48. Javier Aguilera Rojas. *Fundación de ciudades hispanoamericanas*. Madrid: Editorial Mapfre, 1994, p. 74.

49. *Vista de la Plaza mayor de México, reformada y hermoseada por disposición del Excelentísimo Señor Virrey Conde de Revilla Gigedo*. 1793. AGI. MP-MEXICO, 446

50. *Plaza en que la Muy Noble y Leal Ciudad de Panamá celebró Toros, Comedias y Máscaras, a Nuestra Católica Magestad Don Fernando VI Que Dios Guarde*. 1748. AGI. MP-PANAMA, 144.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILERA ROJAS, J. (1994), *Fundación de ciudades hispanoamericanas*. Madrid, Editorial Mapfre.

ALBERTI, L. B. *De Re Aedificatoria*. (Florencia 1485). Versión española, *Los Diez Libros de Arquitectura*. Traducción de Francisco Lozano. Madrid: Alonso Gómez.

ANDREAE, J. V. (1619), *Reipublicae christianopolitanae descriptio. Descripción de la República christianopolitana.*

ANGULO ÍÑIGUEZ, D. (1942), *Bautista Antonelli. Las fortificaciones americanas del siglo XVI*. Madrid, Hauser y Menet.

ARÉVALO, F. (2003), *La representación de la ciudad en el Renacimiento. Levantamiento urbano y territorial.* Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos.

BAILS, B. (1796), *Elementos de Matemática*. *Tomo IX. Parte 1. Que trata de la Arquitectura Civil*. Madrid, Imprenta de la Viuda de D. Joaquín Ibarra.

BELIDOR, B. F. de (1729), *La science des ingénieurs dans la conduite des travaux de fortification et d'architecture civile*. París, Claude Jombert.

BONET CORREA, A. (1991), *El urbanismo en España e Hispanoamérica.* Madrid, Cátedra.

BUSCA, G. (1619), *L'Architettura militare*. (1601). Milán, Gio. Battista Bidelli.

CÁMARA MUÑOZ, A., GÓMEZ LÓPEZ, C. (2011), *La imagen de la ciudad en la Edad Moderna.* Madrid, Editorial Universitaria Ramón Areces.

CÁMARA MUÑOZ, A. (2017), «La ciudad en los tratados de ingeniería del Renacimiento», en CÁMARA MUÑOZ, A. y REVUELTA POL, B. (coords.). *La palabra y la imagen. Tratados de ingeniería entre los siglos XVI y XVIII.* Madrid, Fundación Juanelo Turriano.

CAMPANELLA, T. (1971), *La Ciudad del Sol*. 1623. Versión castellana: *Utopías del Renacimiento.* México D. F., Fondo de Cultura Económica.

CASSANI, J. (1705), *Escuela militar de fortificación ofensiva y defensiva, arte de fuegos y de escuadronar*. Madrid, Antonio González de Reyes.

CATANEO, P. (1567), *L'architettura di Pietro Cataneo senese*. Venecia, Paolo Manuzio.

CHUECA GOITIA, F.; TORRES BALBÁS, L. (1981). *Planos de ciudades iberoamericanas y filipinas existentes en el Archivo de Indias.* Madrid, Archivo General de Indias, Instituto de Estudios de Administración Local.

DA CHERSO, F. P. (1553), *Città felice*, en Carlo Curcio (ed.), *Utopisti e riformatori sociali del Cinquecento*. Bologna, Zanichelli, 1941.

DE SETA, C. (1996), *La cittá europea dal XV al XX secolo*. Milán, Biblioteca Universale Rizzoli. Versión española, *La ciudad europea del siglo XV al XX*. Madrid: Istmo, 2002.

DEL BENE, B. (1609), *Civitas veri sive Morum*. París, Ambrosium et Hieronimum Drouart.

Descripción de la Sinapia, península en la Tierra Austral. 2011, Madrid, Círculo de Bellas Artes

DONI, A. F. (1597), «Il mondo de' Pazzi», en *Mondi Celesti, Terrestri et Infernali*. (1552), Vicenza, Appresso gli Heredi di Perin Libraro, p. 173.

DURERO, A. (1527), *Etliche Underricht zu Befestigung der Stett, Schloss und Flecken*, versión española, *Tratado de arquitectura y urbanismo militar.* Madrid, Akal, 2004.

ERRARD BAR-LE-DUC, J. (1600), *La Fortification démonstrée et réduicte en art*. París, Jean Errard.

FERNÁNDEZ DE MEDRANO, S. (1700), *El arquitecto perfecto en el arte militar*. Bruselas, Lamberto Marchant.

FILARETE, A. A. *Trattato di architettura* (manuscrito 1450-1465). Versión española: *Tratado de arquitectura*. Vitoria-Gasteiz, Ephialte, Instituto de Estudios Iconográficos, 1990.

GOLDMAN, N. (1645), *La nouvelle Fortification*. Leiden, Elseviers.

GONZÁLEZ DE MEDINA BARBA, D. (1599), *Examen de Fortificación*. Madrid, Imprenta del Licenciado Vázquez.

GUTIÉRREZ, R. (1983),*Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid, Cátedra.

LORINI, B. (1596), *Fortificationi. Libri Cinque*. Venecia, Gio. Antonio Rampazetto.

MAROLOIS, S. (1627), *Fortification ou architecture militaire tant offensive que defensive*. Amsterdam, Ian Janssen.

MARTINI, F. di Giorgio (1841), *Tratado de Arquitectura Civil y Militar.* SALUZZO, Cesare (ed.), Turín, Tipografia Chirio e Mina.

MILIZIA, F. (1781), *Arte de ver en las bellas artes del diseño, según los principios de Sulzer y de Mengs*. Traducido al castellano con notas e ilustraciones por D. Juan Agustin Cean-Bermudez. Madrid, Imprenta Real, 1827.

MORENO CHUMILLAS, E. (1991), *Las ciudades ideales del siglo XVI*. Barcelona, Sendai.

MULLER, J. (1769), *Tratado de fortificación o Arte de construir los Edificios Militares y Civiles,* (primera edición en lengua inglesa de 1756), traducido por Miguel Sánchez Taramas. Barcelona, Thomas Piferrer.

MUÑOZ COSME, A. (2020), *El proyecto de arquitectura e ingeniería militar en la Edad Moderna. Ciudad y fortificación en la monarquía hispánica*. Madrid, Ministerio de Defensa.

MUT, V. (1664), *Arquitectura Militar. Primera parte. De las fortificaciones regulares e irregulares*. Mallorca, Francisco Oliver.

Ordenanzas de descubrimiento y población, dadas por Felipe II, 1573. AGI/24//INDIFERENTE,427.

PALM, E. W. (1951), *Los orígenes del urbanismo imperial en América*. México, IPGH.

PERRET, J. (1601). *Des fortifications et artifices, architecture et perspective de Jaques Perret gentilhomme savoysien.* París, s. n.

RASMUSSEN, S. E. (2014), Byer og bygninger: skildret i tegninger og ord. (Copenhague 1949). Versión en castellano: *Ciudades y Edificios*. Barcelona, Editorial Reverté.

Recopilación de las leyes de los reynos de Indias. Madrid: Julián de Paredes, 1681. Tomo segundo, Título siete. De la población de las ciudades, Villas y Pueblos. Madrid: Viuda de Joaquín Ibarra. 1791.

ROJAS, C. de. (1598), *Teorica y Practica de Fortificación*. Madrid, Luis Sanchez.

ROSENAU, H. (1983), *The Ideal City. Its Architectural Evolution in Europe.* (1983). Versión en castellano: *La ciudad ideal.* Madrid, Alianza.

RYKWERT, J. (1985), *The Idea of a Town: The Antropology of Urbarn Form in Rome, Italy and the Ancient World* (Londres, 1976). Versión en castellano: *La idea de ciudad. Antropología de la forma urbana en el Mundo Antiguo.* Madrid, Hermann Blume.

SANTANS Y TAPIA, J. (1644), *Tratado de fortificación militar destos tiempos breve e intelegibl*e, Bruselas, Guilielmo Scheybels.

SCAMOZZI, V. (1615), *L'Idea della Architettura Universale*. Venecia.

SOLANO, F. de. (1990), *Ciudades hispanoamericanas y pueblos de indios.* Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

SWIFT, J. (1726), *Travels into Several Remote Nations of the World. In Four Parts. By Lemuel Gulliver, First a Surgeon, and then a Captain of Several Ships*. Versión Española: *Viajes de Gulliver.* Madrid, Editorial Verbum, 2015.

TERÁN, F. de (coord.) (1989), *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*. Madrid: CEHOPU, MOPU.

TOSCA, T. V. (1757), *Compendio Matemático en el que se tratan todas las materias más principales de las ciencias que tratan de la cantidad*. (1707-1715). Valencia: Imprenta de Joseph García.

ZEPEDA Y ADRADA, A. de. (1669), *Epítome de la fortificación moderna*. Bruselas, Francisco Foppens.

Volver al índice

3
La ciudad geométrica y los ingenieros militares. Cuatro siglos de propuestas en Melilla*

ANTONIO BRAVO NIETO
Doctor en Historia del Arte

INTRODUCCIÓN

Elegir el conjunto defensivo de Melilla como oportuno ejemplo que caracterice la imagen de una ciudad diseñada por ingenieros militares que llegaron como forasteros para transformar la ciudad, es una decisión que resulta muy fácil de sostener.

Por un lado, este conjunto fortificado muestra una cronología especialmente dilatada ya que, desde 1497 hasta finales del siglo XIX, su concepción fue la de una ciudad fortaleza cuya principal finalidad fue defensiva. La tarea de los ingenieros militares se centró en dotar a este conjunto urbano de murallas y de diferentes elementos constructivos que permitieran su defensa y mantenimiento, teniendo en cuenta su carácter de ciudad de frontera.

Este largo eje cronológico que nos ocupa es el responsable, además, de las diferentes y variadas opciones técnicas y morfológicas que están en la base de los proyectos que se ejecutaron en ella. De ahí su riqueza en cuanto a tipologías y la variedad de modelos defensivos utilizados. Si la primera actuación visible nos lleva hasta los últimos años del siglo XV en los que se aplicaron técnicas de la escuela de transición española, la presencia posterior de ingenieros italianos en sus obras, a lo largo de todo el siglo XVI, vinculó esta Melilla con otras muchas fortalezas mediterráneas coetáneas. A finales

del XVII y sobre todo en el XVIII, el empuje de los ingenieros militares al servicio de los Borbones redefine toda su estructura fortificada, abaluartando y atenazando sus perfiles. Y en el siglo XIX, las diferentes opciones que se estudian reflejan la llegada de novedosas técnicas dentro de la fortificación poligonal y que permiten la experimentación en Melilla de las teorías que por entonces se aplicaban en toda Europa. Y cuando pudiéramos pensar que la labor diseñadora, proyectual y constructiva de los ingenieros militares había acabado, encontramos que desde finales del XIX y en el primer decenio del XX, son técnicos militares los que trazan la nueva ciudad, aplicando interesantes modelos de planificación urbana centrados en la idea del ensanche.

Por tanto, la suma de todos estos periodos y su reflejo en una misma ciudad, mostrando técnicas y tipologías defensivas tan diversas y tan concatenadas unas con otras, es lo que sin duda convierte a Melilla en un exponente perfecto de la evolución de la fortificación europea de los últimos siglos, a lo que se suma que la mayor parte de estas obras, fuertes y murallas, persisten en la actualidad.

EL PRIMER IMPULSO DE LOS REYES CATÓLICOS Y LAS OBRAS DE LOS AUSTRIAS MAYORES

En 1496 el ingeniero Ramiro López recibe un importante encargo por parte de los Reyes Católicos, estudiar la forma en la que se debía fortificar una ciudad costera del norte de África que, según todas las inspecciones realizadas, estaba abandonada y sus murallas derribadas o en ruinas. La ciudad en concreto era Melilla y aunque los monarcas encomendaron todos los preparativos de su ocupación y guarda al duque de Medina Sidonia, la planificación de las defensas y fortificaciones dependieron del propio maestro Ramiro, y por tanto bajo supervisión directa de los Reyes, lo que refleja el control de la monarquía en todos los aspectos relacionados con la construcción de una nueva ciudad.

El principal problema al que se enfrentó el ingeniero real fue que la ciudad todavía no estaba ocupada, por lo que tuvo que realizar un viaje previo, de incógnito, para poder evaluar lo existente y tomar las mediciones para trazar sus nuevas defensas[1]. Lamentablemente no conocemos el plan o las trazas sobre esta actuación que comienza a materializarse a partir de septiembre de 1497, momento en el que la ciudad es ocupada, y que no contó con la participación directa del maestro Ramiro al encontrarse en la construcción de la fortaleza de Salses. Tampoco sabemos de una manera certera como fueron las murallas o el diseño urbano de la ciudad musulmana anterior[2], puesto que ninguna de las actuaciones arqueológicas realizadas hasta el momento ha encontrado vestigios al respecto, y no se conservan en los muros actuales restos o huellas de murallas o de torres de esta época[3].

El proyecto de Ramiro López consistía en un sistema de cava y barrera, destinado a levantar muros provisionales y excavar fosos que permitieran la defensa inmediata y eficaz, llevando preparado para tal efecto un sistema de tablazones que se fueron montando de forma rápida a modo de primera muralla que defendiera a las fuerzas que habían desembarcado y que comenzaban a reconstruir la ciudad[4]. [FIG. 1]

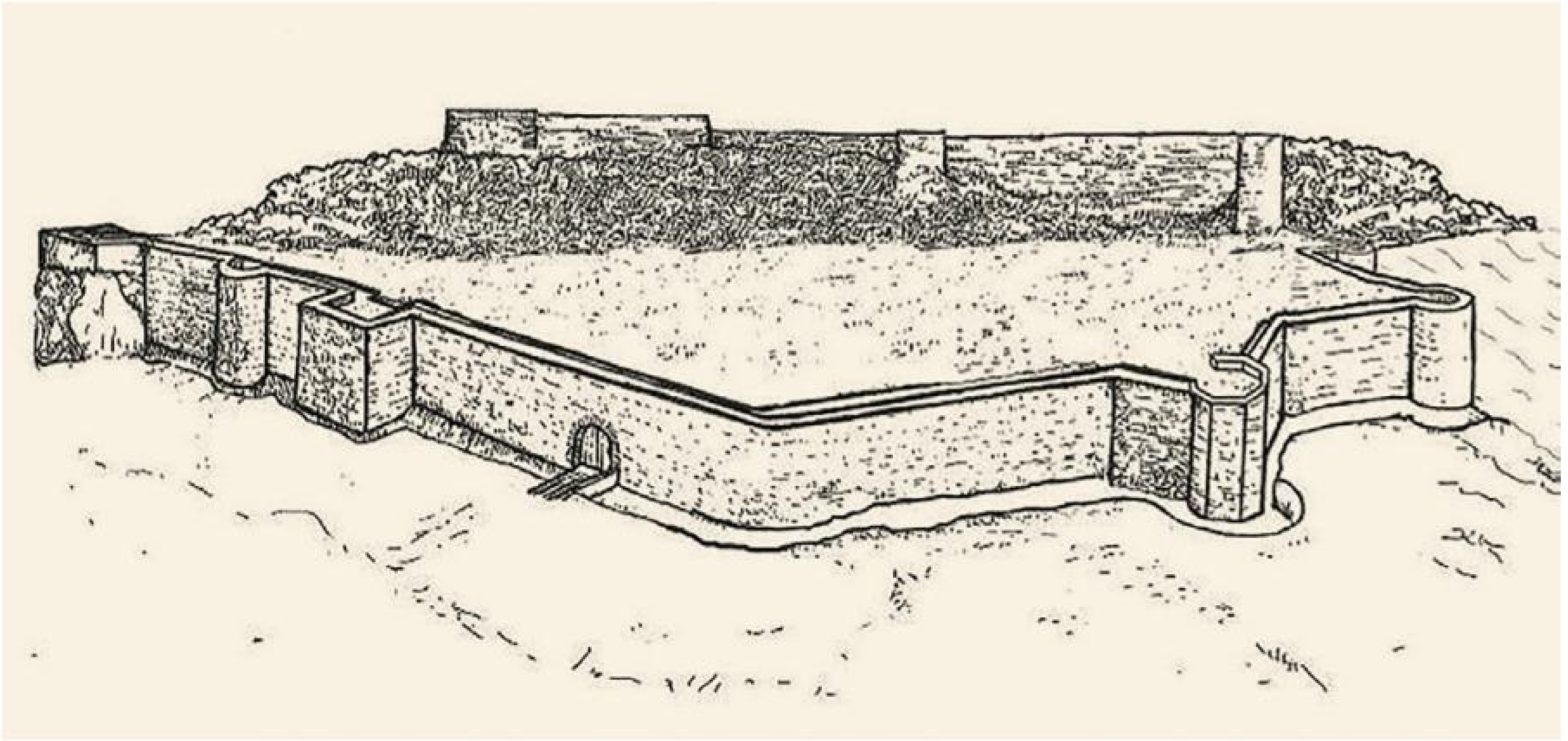


FIG. 1. *Interpretación del recinto exterior de Melilla en los primeros años del siglo XVI*. Jesús M. Sáez Cazorla. https://patrimonioculturalmelillense.blogspot.com/2009/03/la-alafia-de-melilla-medieval.html

Desde este año de 1497 los trabajos prosiguieron, consolidando nuevos muros y torreones, pero en los dos siguientes decenios no se documenta la presencia de ningún ingeniero o maestro mayor de obras, por lo que se debía seguir ejecutando el proyecto de Ramiro López. Desde el primer momento se redibuja un primer trazado urbano, de acuerdo a las instrucciones recibidas por el veedor Diego Olea de Reinoso para llevar a cabo la repoblación de la ciudad, y en este espacio intramuros se comienzan a definir calles y a construir edificios de lo que iba a ser la nueva población[5].

La modificación de este primer proyecto de ciudad se produciría años después, como consecuencia de la redefinición del papel de Melilla en la ambiciosa política norteafricana del emperador Carlos V[6]. Entonces se planificó una reducción de su perímetro y superficie, para poder fortificarla más convenientemente y con menos guarnición. Por ello se aprueba un nuevo plan de obras a partir de 1525 que intentaba definir un recinto mejor fortificado sobre el peñón rocoso (una verdadera fortaleza donde se alojaría toda la población), rodeado casi completamente por el mar. La parte de ciudad y murallas que quedaban fuera de este plan de obras no llegaron a demolerse ni abandonarse nunca, aunque estuvieron al margen de las reformas y transformaciones que caracterizaron al resto de las fortificaciones.

En 1525 Melilla el ingeniero Gabriel Tadino de Martinengo[7] recibe el encargo de estudiar las defensas de la ciudad y trazar su fortificación. En su visita traza diferentes obras en la parte más alta de la población, estableciendo un caballero que permitiría una mayor enfilada del territorio más cercano a las murallas. Es lógico pensar que fue este ingeniero quien asumió la responsabilidad de materializar el deseo del emperador Carlos en un plan de obras, cuyas trazas e instrucciones se seguirían ejecutando hasta mediados del siglo XVI. Pocos años después, 1534, volvemos a encontrar a otro prestigioso ingeniero italiano, Micer Benedeto de Rávena al que se le ordenaba ir a Melilla a supervisar los trabajos que se realizaban en el frente de Mar[8].

Otras veces los directores de los trabajos o autores de las trazas no fueron propiamente ingenieros, sino capitanes con amplia experiencia en fortificación, destacando en Melilla los capitanes Juan Vallejo, Francisco de Texeda y sobre todo Miguel de Perea. Este último llega incluso a ser nombrado gobernador interino de la ciudad y al que se deben trabajos tan fundamentales como la puerta y casamata de Santiago con su foso[9], una verdadera obra avanzada al recinto principal, y que contaba con una interesante portada rematada con un escudo imperial, verdadero reflejo del poder del emperador Carlos. [FIG. 2]. En este conjunto se conjugaban las nuevas técnicas de fortificación con

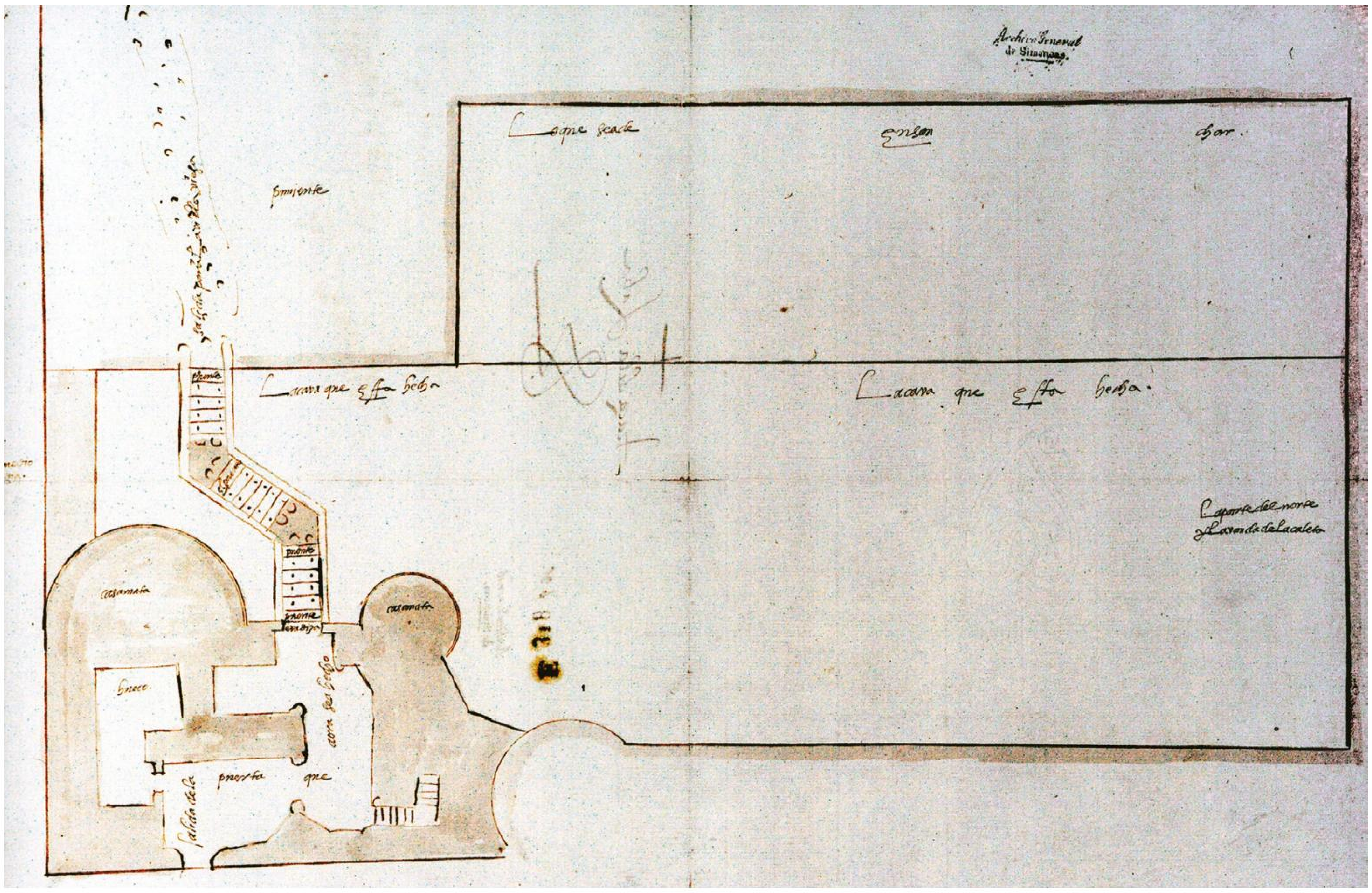


FIG. 2. *Plano de la puerta de Santiago, sus casamatas y foso (entre 1551-1555)*. España. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas, MPD. 15-008.

la tradición medieval, esta vez representada en la capilla de Santiago que cuenta con una bóveda gótica de terceletes y que se realiza hacia 1551.

Por estas fechas la ciudad de Melilla se define en dos recintos, uno más alto y mejor fortificado que es nombrado como Villa Nueva, rodeado de murallas con torreones circulares terraplenados y con baterías entre cañoneras, y otro a sus pies, denominado Villa Vieja, que contaba también con torreones de diferente tipología de menor envergadura y capacidad defensiva. Desde entonces la mayor parte de los edificios más importantes y la práctica totalidad de la población se concentrarían en la Villa Nueva, mucho más segura, quedando el otro recinto como espacio menos habitado y dedicado a fines militares o a resguardar a los musulmanes que se acogían circunstancialmente al amparo de la ciudad para comerciar o para refugiarse.

Durante la segunda mitad del siglo, ya bajo el reinado de Felipe II, se continúan las construcciones y se terminan de perfilar todos los edificios necesarios para el buen funcionamiento de la ciudad, fundamentalmente la construcción de aljibes, los almacenes y la iglesia mayor.

Respecto a los aljibes el maestro mayor Sancho de Escalante ya labró uno en 1549, pero al ser insuficiente se tuvieron que proyectar otros de más capacidad y que se terminaron en 1571. Estos se situaban en la parte más baja del recinto y constituyen una fabulosa obra de ingeniería hidráulica con capacidad para mil ciento cuarenta y cuatro metros cúbicos de agua[10]. Constaba de un sofisticado sistema de recogida de las aguas que iban a parar a un primer depósito decantador y de allí pasaba mediante conductos a dos bóvedas de purificación u oxigenación y finalmente a los dos depósitos

FIG. 3. *Puerta de Santiago con su casamata y frontal heráldico, 1551.* Fotografía del autor.

FIG. 4. *Uno de los dos depósitos de los aljibes de Melilla, 1571.* Fotografía del autor.

donde quedaba almacenada. [FIG. 4]. Y respecto a la iglesia mayor, las indicaciones de Felipe II de nuevo nos ponen en la pista del autor del proyecto que se realiza en 1579, Giacomo Palearo Fratino, aunque las obras no comenzaron hasta 1598[11] y terminaron en los primeros años del XVII, culminando un templo manierista cuya belleza se asienta en las proporciones matemáticas basadas en la aplicación del número áureo.

Durante estos años de la segunda mitad del siglo XVI, Melilla fue objeto de numerosas visitas y estudio de militares, marinos e ingenieros cuya misión era informar al Monarca del estado de la ciudad y de sus condiciones de defensa. En suma, planificar una estrategia de la propia ciudad, lo que conllevó una permanente información sobre el valor de Melilla como fortaleza y su papel en la política general de la Monarquía Hispánica en el norte de África. Es por ello que encontramos a relevantes personajes que estudiaron sus murallas y edificios, y que propusieron proyectos para mejorarla o, incluso, abandonarla y trasladarla de lugar, como se llegó a sugerir en una ocasión para reconstruirla en el llamado Atalayón, en el interior de la llamada Mar Chica. Juan Andrea Doria, Vespasiano Gonzaga, Bautista Antonelli o el citado Giacomo Palearo Fratino[12] son algunos de estos prestigiosos expertos que se convertían en los ojos y oídos del rey para conocer todos los aspectos de esta parte de su frontera.

A finales del siglo XVI Melilla quedaba definida como ciudad fortificada compuesta por dos recintos, la Villa Nueva y la Villa Vieja. Esta última disponía de un sistema de murallas irregulares que la cerraban frente al campo exterior, siendo por ello la primera línea amurallada y, por tanto, la más expuesta a posibles ataques o asaltos. [FIG. 5]

Es imprescindible señalar que, si bien la defensa de Melilla se asentaba en sus murallas también lo hacía sobre una sólida red de fuertes exteriores que le aseguraba dominar el territorio circundante, y que era un eficaz medio para mantener alejados de la ciudad a posibles atacantes. Estos fuertes fueron obras de naturaleza y estructura muy diversa, pero por lo general no resultaban grandes fortificaciones y se configuraban como una red de atalayas, a veces artilladas y otras no, para la defensa y control del territorio de Melilla. San Lorenzo, Santiago, San Francisco, San Pedro de la Albarrada, San Marcos, Santo Tomás de la Cantera, formaron parte de esa estructura de control estratégico desplegada por la ciudad sobre su entorno durante casi dos siglos[13].

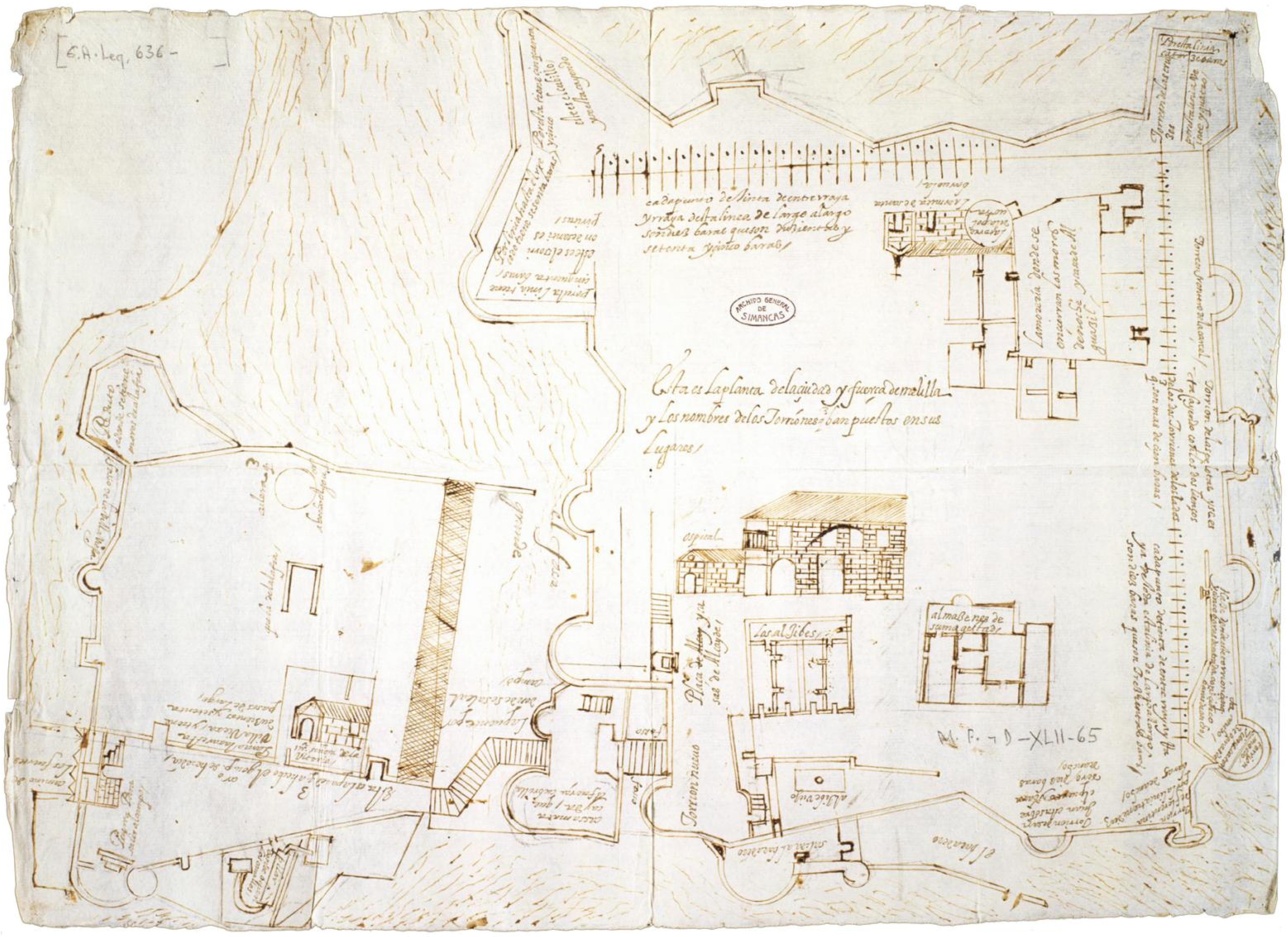


FIG. 5. *Planta de la fortaleza y ciudad de Melilla, 1604*. España. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas, MPD. 42-065.

EVOLUCIÓN DE LAS DEFENSAS EN EL SIGLO XVIII: DEL BALUARTE A LA TENAZA

No puede decirse que Melilla a lo largo del siglo XVII no prosiguiera su proceso constructivo, que se diseñaran espacios nuevos y que se edificaran diferentes construcciones, pero lo que determina esta centuria es una profunda crisis económica, poco idónea para acometer grandes reformas.

Además, algo cambia a peor en la ciudad a partir de 1660. Y no es otra cosa que el cerco o asedio continuado que el sultán de Marruecos, Muley Ismail, impone a la ciudad. Y este cerco constante y pertinaz, centró su principal objetivo en destruir la red protectora de fuertes exteriores, en un proceso llevado a cabo a lo largo de varios decenios en los que Melilla fue perdiendo ese primer cinturón defensivo, lo que significó que las fuerzas atacantes se fuesen acercando a las murallas de la ciudad. Finalmente, su total desaparición deja una fortaleza desnuda frente a los asaltos y es entonces cuando de forma urgente se hizo necesario variar su perfil defensivo, reformar sus murallas más externas y fortalecer sus estructuras fortificadas.

El recinto defensivo más externo de la ciudad eran las murallas y torreones de la llamada Villa Vieja, que no habían sido objeto de grandes transformaciones y que estaban tal y como se habían construido a principios del siglo XVI. Se trataba pues de un circuito irregular, con torreones de variada tipología y forma, que comienza a ser reforzado en un marco de enormes carencias económicas, por lo que las obras siempre revistieron en esos momentos un carácter muy limitado.

FIG. 6. *Plan de la Ville de Melilla*. J. Bellin, 1764, pero corresponde realmente a la ciudad en 1713. Archivo del autor.

Se consolidaron los torreones, repararon muros, foso exterior y sobre todo se perfeccionó la torre Quemada y la llamada Puerta del Campo, estructura que permitía la última entrada y salida de la ciudad, que se reforzó con la construcción de una media luna exterior. Sin embargo, la obra más relevante la lleva a cabo en 1690 el general de artillería Bernabé Ramos de Miranda, un hornabeque compuesto por dos medios baluartes[14]. Sorprendentemente esta estructura no se construye reformando las murallas exteriores, sino cortando la Villa Vieja por la mitad excavando un nuevo foso y levantando la nueva muralla con las tierras y piedra obtenidas de la excavación. Desde este momento, desaparece este espacio que queda dividido en dos, el Segundo y Tercer Recintos. Por vez primera aparece un nuevo modelo de fortificación que hasta ahora no se había plasmado en Melilla, el baluarte.

Ni que decir tiene que esta obra supuso una completa transformación del espacio en esa zona de la ciudad, exigió la demolición y traslado de una ermita, y se alteraron otras

construcciones y servicios. Incluso en la excavación del foso pudo encontrarse un manantial de agua que pasaría desde entonces a ser una precisa fuente de suministro para la ciudad.

Sin embargo, a finales del siglo XVII el último cinturón de murallas requería urgentemente de una reforma profunda. Conocemos varios proyectos que pretendían su transformación aplicando modelos abaluartados, como proponía Alfonso Díez de Aux en 1699, pero los primeros cambios aparecen con la construcción de varios fuertes para reforzar la debilidad de la fortaleza: San Miguel, San José Bajo, Santiago y San Antonio de la Marina, que, por razones obvias, son los que concentran los principales ataques de estos años. [FIG. 6]

Habrá que esperar a la llegada como gobernador de la ciudad entre 1716 y 1719 de un prestigioso ingeniero militar, Pedro Borrás[15], de nuevo un forastero en la ciudad, formado en los campos de batalla de los Países bajos y miembro de la Academia Real de Bruselas, cuando se realice una profunda transformación del antiguo hornabeque. Borrás lo reedifica como un frente abaluartado de cantería, en el que podemos apreciar un diseño y proporciones que delatan claramente su amplia formación teórica y práctica.

No es circunstancial que durante estos años y en una pequeña academia de matemáticas situada en el Segundo Recinto[16], justo al lado del hornabeque, se formara como ingeniero el joven Juan Martín Zermeño. Este hecho explica que Melilla sea su primer proyecto y su examen de profesión. En 1721, bajo las órdenes del gobernador Guevara Vasconcellos, asume la tan necesaria transformación del antiguo recinto murado exterior, edificando un frente abaluartado en corona compuesto por tres baluartes con sus respectivas lunetas. La geometría determinaba el diseño de la ciudad, y se materializaba en líneas y lógicas matemáticas que buscaban la mejor opción posible de su defensa. Desde este momento el viejo perímetro diseñado por Ramiro López desaparecía y era absorbido por las nuevas obras. [FIG. 7]

FIG. 7. *Vista frontal del Tercer Recinto fortificado, 1721-1722*. Fotografía del autor.

Al mismo tiempo se comienzan a reformar y reforzar las murallas de la Villa Nueva, que a partir de ahora será conocida como Primer Recinto de la ciudad, consolidando sus baterías y aumentando los grosores de los terraplenos para proteger a la artillería y a la vez protegerse de ella.

También es el momento en el que se inician los trabajos para mejorar el pequeño embarcadero de la ciudad. Su principal problema era la falta de protección frente a los fuertes temporales de levante, por lo que los barcos fondeaban en la rada de su bahía y mediante barcas se procedía al embarque y desembarque, siempre que el tiempo lo permitiera. A pesar de todas las obras de reparación y de los proyectos realizados, los ingenieros no pudieron acometer la construcción de un verdadero puerto, que sería llevado a cabo a principios del siglo XX.

Sin lugar a dudas el siglo XVIII fue una centuria de grandes reformas en Melilla, en la renovación de la propia ciudad y sus principales edificios y estructuras. Se realizaron actuaciones tanto en las viviendas de la ciudad, siempre aquejadas de problemas de mantenimiento, como en el trazado urbano, donde se producen importantes alteraciones debido a las obras llevadas a cabo y que supusieron la desaparición de calles y viviendas, cuyo espacio fue utilizado para edificar. Es la época de la construcción de los almacenes, los de Florentina, San Juan Viejo, la Sala de armas y almacén de San Juan y los llamados de las Peñuelas. [FIG. 8]. Este monumental conjunto refleja sin duda la capacidad funcional de los ingenieros que materializaron los principios básicos de la arquitectura tal y como la concebía Vitrubio: la firmeza, la utilidad y la belleza, que en nuestro caso es realmente producto lógico de las dos primeras.

También se edifica nuevo el hospital llamado del Rey, el almacén de pólvora y varios repuestos, e incluso se realiza en época de Carlos IV una nueva puerta monumental de carácter neoclásico en la Marina. Son los momentos en los que la ciudad se llena de bóvedas de rosca de ladrillo, casi siempre a prueba de bomba y de una solidez y

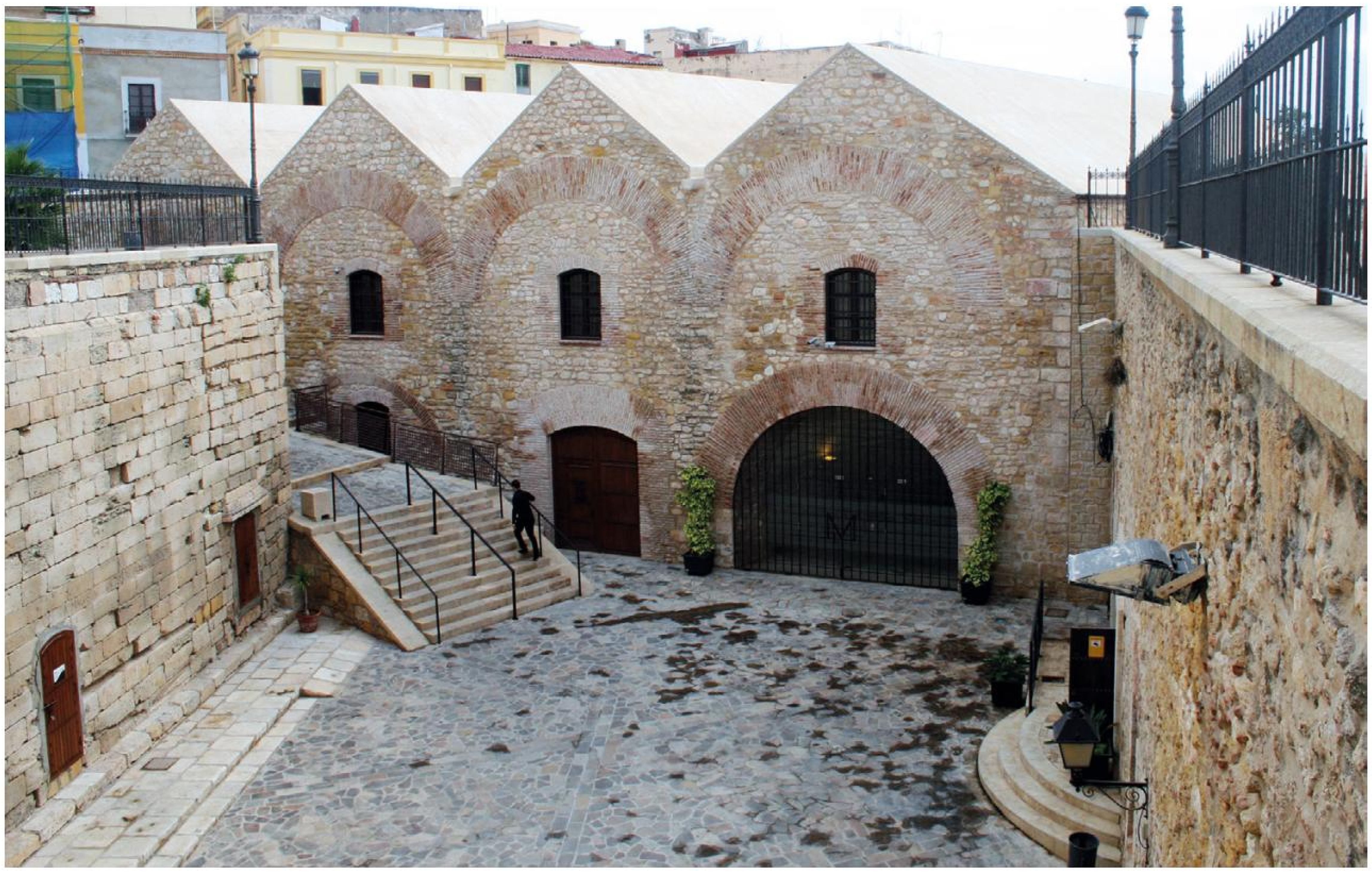


FIG. 8. *Los almacenes de Peñuelas, 1781*. Fotografía del autor.

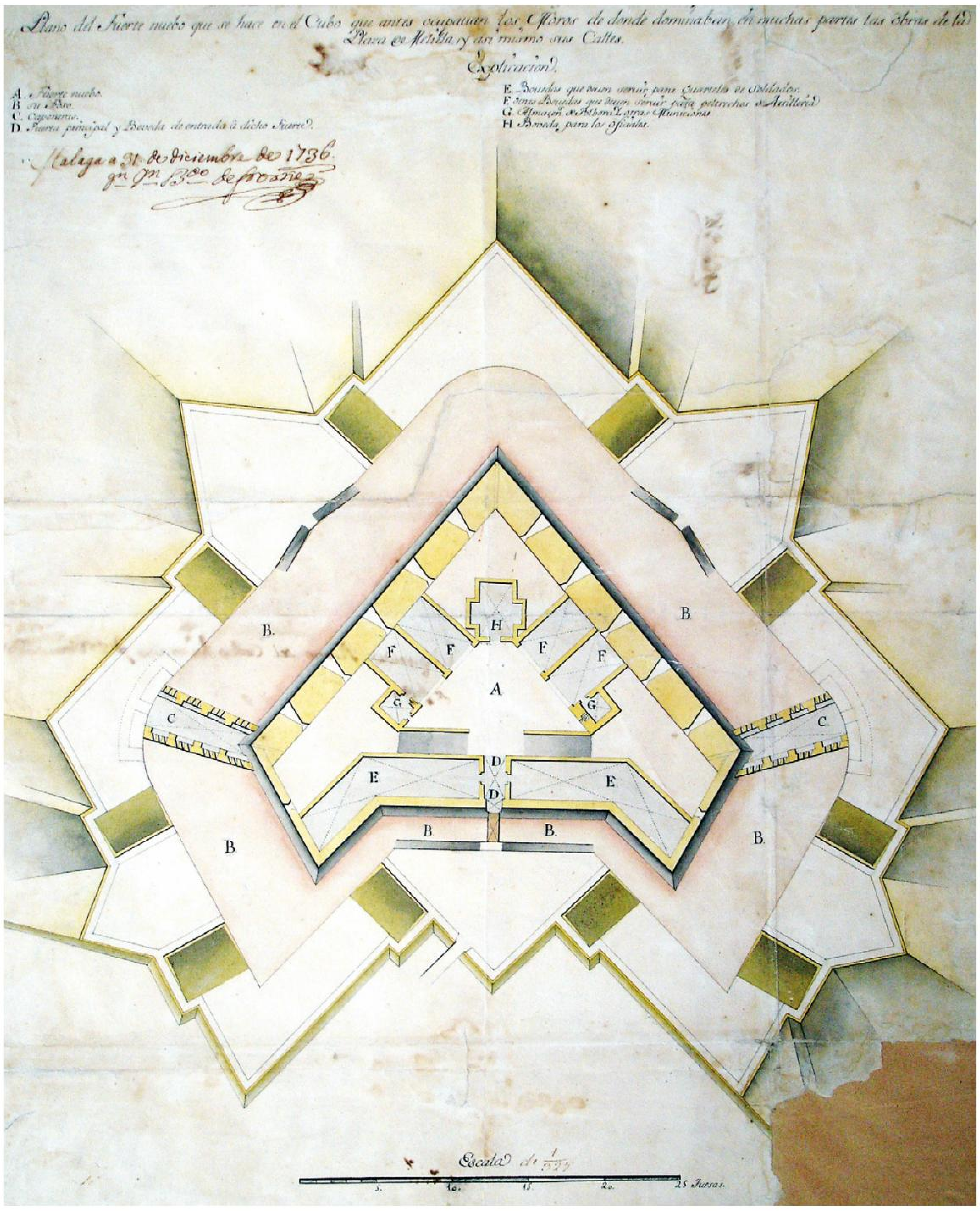


FIG. 9. *Plano del Fuerte de Victoria Grande, 1736*. España. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo Intermedio Militar de Melilla, Bandeja 6/1/4.

perdurabilidad fuera de toda duda, y que dejaba solo en las portadas principales y en la heráldica los leves rasgos ornamentales que eran permitidos en tan funcionales construcciones. Fue el momento de transformación de la iglesia principal, momento en el que su interior esconde la cantería con estucos y yeserías, y se construyen sus principales criptas abovedadas.

Pero los trabajos de fortificación no se detuvieron nunca. En la década de los años treinta se acometió una ampliación de los recintos hacia la llamada altura del Cubo, al ser una posición dominante de la ciudad. Por ello era imprescindible ocuparla con defensas y fortificaciones para impedir el asentamiento de artillería enemiga que hubiera causado serios problemas a la fortaleza. A esta tarea se encomienda de nuevo el ingeniero Juan Martín Zermeño que, en 1733, bajo las órdenes del ingeniero general de España, realiza el fuerte de Victoria Grande [FIG. 9] y reconstruye totalmente San Miguel, complementados con otros menores como Victoria Chica y Rosario. Todos ellos eran fuertes exteriores a las murallas, pero su construcción y su paulatina unión con lienzos murados permitió establecer el llamado Cuarto Recinto[17].

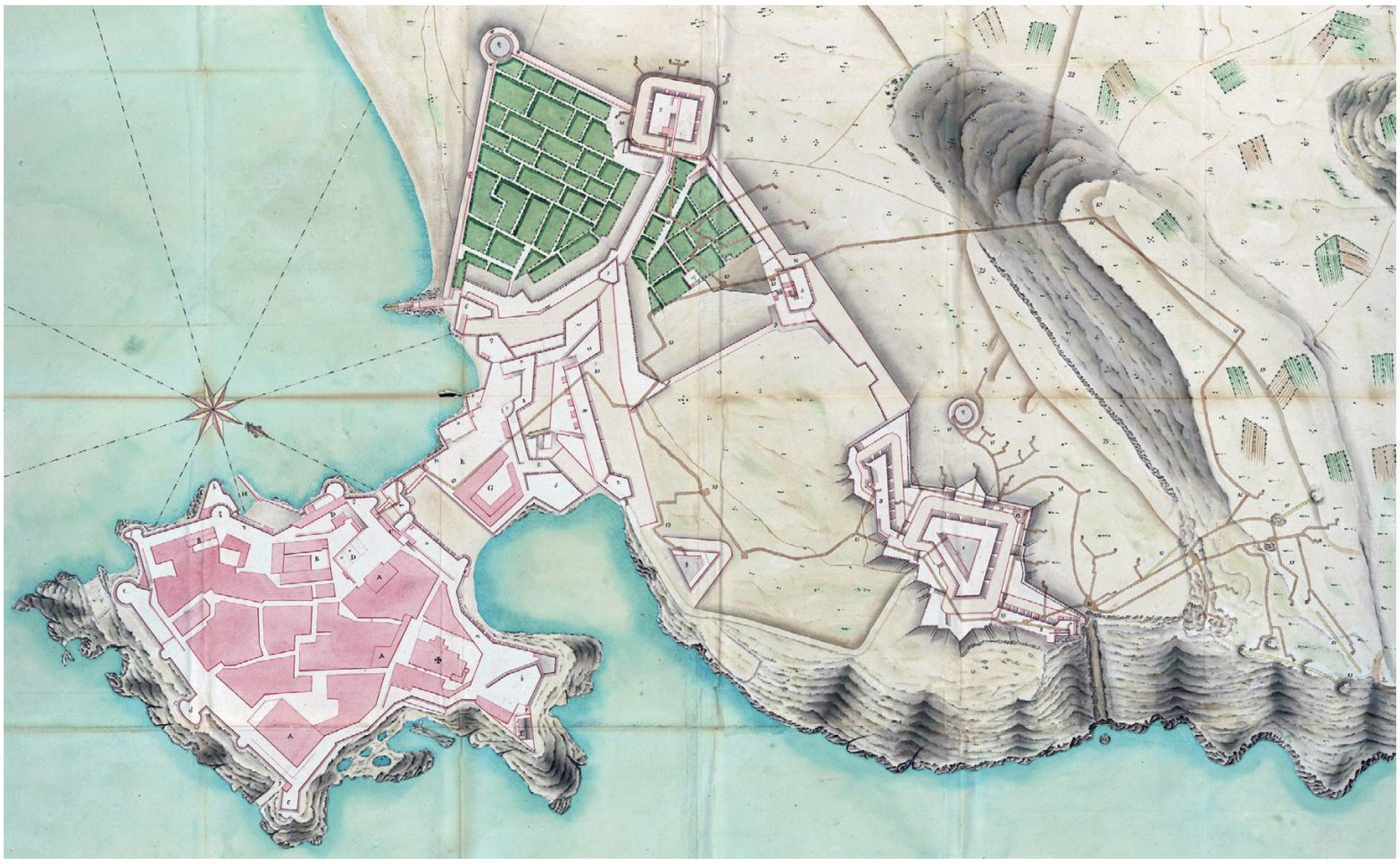


FIG. 10. *Plano de la Plaza de Melilla. 1778*. España. Ministerio de Cultura y Deporte, Archivo General de Simancas, MPD. 60-020.

Este recinto presenta un carácter bastante irregular en su trazado, porque se asentaba en potentes fuertes que fueron concebidos de una forma más individual que como parte de un sistema (Victoria Grande es una luneta triangular, mientras que San Miguel es un fuerte con defensa fusilera de contraescarpa y planta cuadrangular). Y esta fue la tarea que hubo de ser acometida a lo largo del siglo, fortalecer y dotar de unidad a esta línea defensiva, de lo que vemos un primer paso en la edificación en este perímetro del fuerte de San Carlos por el ingeniero Narciso Vázquez Nicuesa (1764), o en la regularización de las murallas que unían entre sí todas estas obras. Sin embargo, la reforma definitiva no se llevará a cabo hasta 1775, con motivo de la finalización del asedio que sufrió Melilla por parte del sultán de Marruecos, en la que la ciudad hubo de hacer frente a un ejército perfectamente artillado compuesto por 40.000 soldados.

La ciudad pudo resistir el embate, tanto por la labor ejercida por las propias murallas y artillería, por la guerra subterráneas de minas y por el apoyo de la armada española que desplegó junto a la ciudad algunos de sus mejores barcos que protegieron la fortaleza y apoyaron su defensa.

La marcha del ejército marroquí fue el pistoletazo de salida para mejorar todas las fortificaciones, bajo las pautas del ingeniero Juan Caballero y Arigorri, que transforma toda la zona de las Victorias. Reformó totalmente los fuertes de Victoria Chica y del Rosario, perfeccionando las baterías y apoyos de fusilería de todo su sistema de murallas, camino cubierto, y glacis. [FIG. 10]. Es interesante constatar el cambio que se produce en estos proyectos respecto a lo ejecutado anteriormente por Zermeño. Caballero aplica en su reforma la idea del frente atenazado perfecto que se forma con las caras de estos tres fuertes, y que se complementan por la torre exterior cilíndrica de Santa Lucía, que nos recuerda poderosamente algunas de las propuestas que el marqués de Montalembert refleja

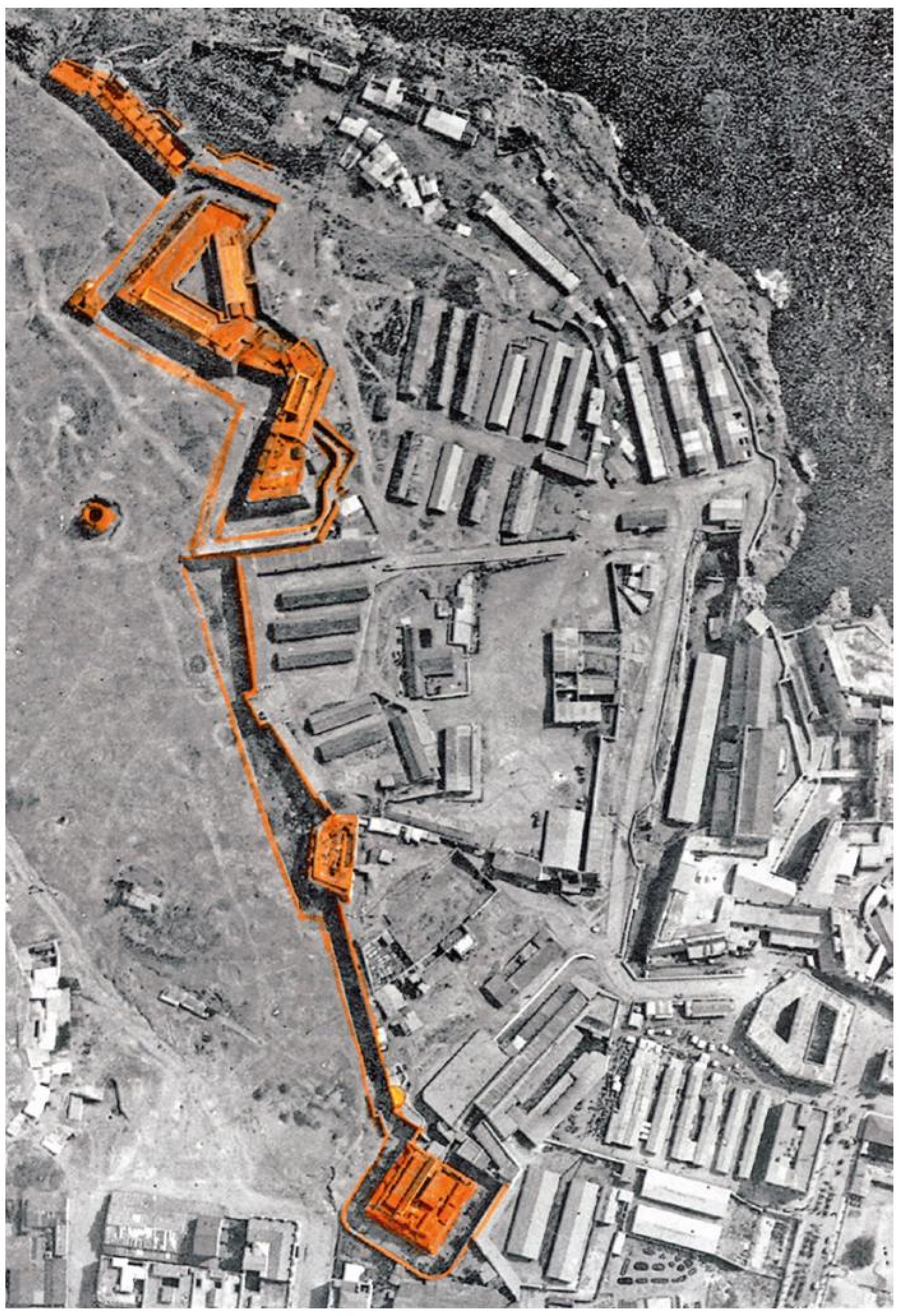


FIG. 11. *Vista aérea del Cuarto Recinto de Melilla, coloreado por el autor sobre una fotografía de 1921.*

en sus tratados y que en el fondo venían a cuestionar o superar los modelos abaluartados que habían estado vigentes durante los dos primeros tercios del siglo en Melilla[18]. [FIG. 11]

Por otra parte, también a este siglo XVIII corresponde la excavación de la red de galerías de minas que dotaba a la ciudad de un sofisticado elemento defensivo. Las minas comienzan a excavarse en los últimos años del XVII, pero será en el siglo siguiente cuando alcancen su máxima extensión. Divididas en diferentes categorías, muestran una complejidad que refleja las diferentes funciones que debían desempeñar. Así la mina real o mina de comunicación entre el Primer Recinto y todos los fuertes del Cuarto Recinto, las galerías de circunvalación por delante de esta primera línea de batalla y finalmente los hornillos, que desarrollaban su carácter ofensivo frente a las minas construidas por el enemigo. En este mundo complejo que se desarrolla bajo tierra, se construyeron cuerpos de guardia aspillerados, fosos, estancias e incluso se habilitaron fuentes de agua potable. [FIG. 12]

FIG. 12. *Plano que manifiesta las obras subterráneas*… Gabriel de Vigo, 1787. España. Ministerio de Defensa, AGMM, PL. ML-3/3.

LAS REFORMAS DEL XIX: ENSANCHES INTRAMUROS, FORTIFICACIÓN POLIGONAL Y FUERTES DESTACADOS

La primera mitad del siglo XIX no fue un momento histórico adecuado para poner en práctica la reforma o ampliación de las fortificaciones de Melilla, sino más bien todo lo contrario, puesto que la falta de presupuesto generó un problema de mantenimiento generalizado en la ciudad. Además, la presión de los atacantes exigía una reforma o una ampliación de unos fuertes y murallas que se empezaban a quedar obsoletos debido a los rápidos avances en el alcance de las armas de tiro y de la artillería del momento. [FIG. 13]

Hacia mediados de siglo se comienzan a estudiar diferentes proyectos y, aunque muchos de ellos no llegaron a materializarse, sí reflejan el interés por el cambio y la transformación del sistema fortificado. La verdadera razón de estos proyectos fue la fijación en 1862 de los límites de Melilla, llevada a cabo en cumplimiento de un tratado internacional firmado en 1859 entre Marruecos y España para determinar el territorio que correspondía a la soberanía española de forma estable y definitiva. La fórmula elegida para establecer estos límites se basó en el alcance de un disparo de cañón de a 24 hecho desde el fuerte de Victoria Grande, cuya medición permitió obtener una distancia fija. A continuación, esta distancia se aplicaría para trazar un perímetro que, arrancando desde la contraescarpa del citado fuerte, comprendería todo el territorio situado desde el sur hasta el norte de la ciudad. Este hecho trascendental es el que explica la determinación por construir una nueva línea de fuertes exteriores que protegiera en la práctica el crecimiento aprobado por el citado acuerdo diplomático. [FIG. 14]

La actuación sobre el territorio de Melilla fue muy importante durante toda la segunda mitad del siglo, incluyendo la desviación del río de Oro con el fin de situar su desembocadura fuera del alcance de las murallas, entre San Lorenzo y el cerro del Tesorillo. Con ello se intentaban evitar las graves consecuencias de sus continuos desbordamientos y

FIG. 13. *Fotografía de 1893 con vista frontal del Cuarto Recinto de Melilla*. Archiov el autor.

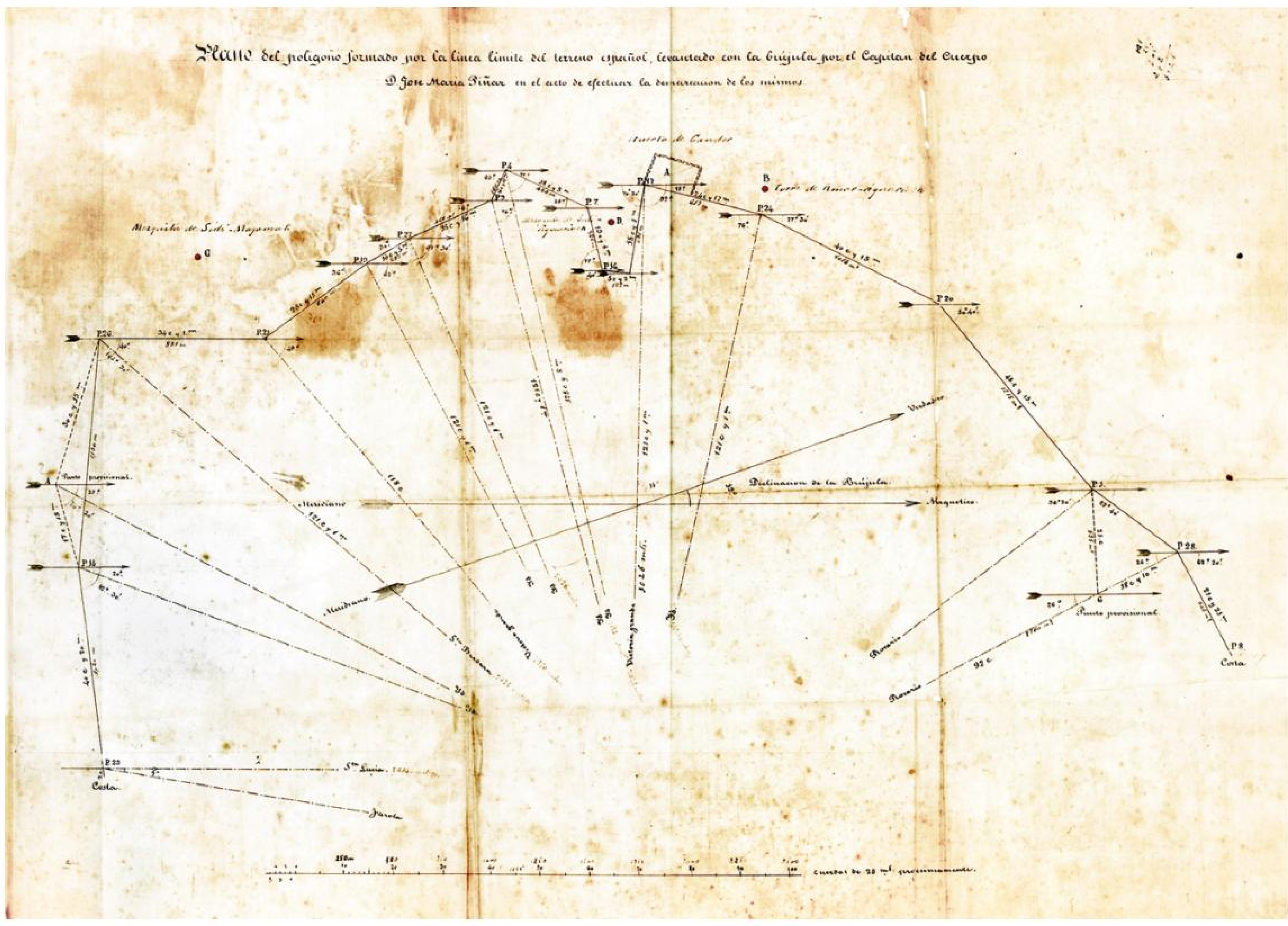


FIG. 14. *Plano del polígono formado por la línea límite del terreno español*. José María Piñar. 1859. España. Ministerio de Defensa, AGMM. PL. ML-8/17.

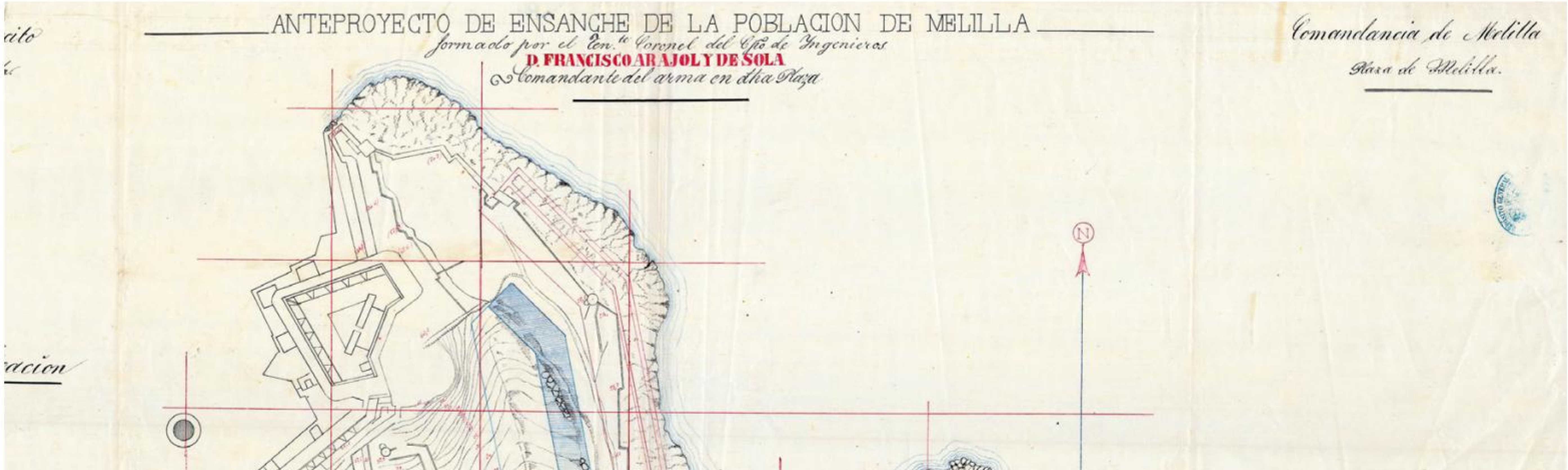


FIG. 15. *Anteproyecto de ensanche de la población de Melilla*. Francisco Arajol, 1864. España. Ministerio de Defensa, AGMM., PL. ML-9/10.

los daños que generaban a las fortificaciones, y además se creaba una amplia llanura que en fechas posteriores sirvió para construir el ensanche principal de la ciudad[19].

En 1863, el ingeniero Miguel Navarro y Ascarza ya trabajaba sobre un anteproyecto general de defensa y reforma de Melilla y al año siguiente Francisco Arajol y de Solá continuaba los trabajos, presentando el anteproyecto de ensanche de sus fortificaciones. Arajol pensó que la ciudad necesitaba la ampliación de su perímetro defensivo, optando por expandir la línea de muralla del Cuarto Recinto hacia el exterior, ampliándolo hasta englobar el cercano cerro de San Lorenzo.

Pero este proyecto de Arajol también contemplaba una interesante propuesta de planificación urbana, un proyecto de ensanche de la población de Melilla que sería el primero de estas características que se realizó en la ciudad. Su propuesta resultaba tremendamente agresiva con respecto a los viejos recintos fortificados; respetaba el Primer Recinto y el Cuarto, pero destruía el Segundo y Tercero con el fin de establecer sobre ellos varias manzanas rectangulares de casas orientadas de este a oeste, tapando sus fosos con bóvedas para utilizarlos como almacenes[20]. Es evidente que por entonces llegaban a Melilla las primeras propuestas del modelo de crecimiento urbano determinado por la idea de ensanche. [FIG. 15]

El Ingeniero General, en junio de 1865[21], ordenaba a Francisco Roldán y Vizcayno la ejecución de un nuevo proyecto de ensanche y mejora de sus fortificaciones, que finaliza en marzo de 1866[22]. El Primer Recinto no sufría muchos cambios, aunque sí se aumentaba el espesor de sus baterías. Por su parte, la idea de construir el ensanche sobre los antiguos Segundo y Tercer Recinto es recogida del proyecto anterior, pero variando la orientación de las manzanas que ahora son norte-sur, para evitar enfiladas peligrosas desde el exterior. Por último, la defensa de la ciudad quedaba encomendada al Cuarto Recinto que sufría una transformación absoluta con el reforzamiento general de todas sus obras, en las que podemos encontrar elementos propugnados por entonces por insignes ingenieros militares europeos como Lazare Carnot (Muro X) o el Barón Haxo (casamatas abovedadas). [FIG. 16]. Sin embargo, pocas fueron las intervenciones derivadas de este plan de reforma y ensanche, porque finalmente se decidió no variar el trazado de los baluartes del siglo XVIII y respetar sus murallas, que han permanecido en su mayor parte hasta la actualidad.

Lo que sí se construyó, con una multitud de proyectos previos, fue la línea avanzada de fuertes exteriores. Su función consistía en defender el territorio sobre el que Melilla ejerce su soberanía desde 1862, en virtud del tratado anteriormente citado. El primer antecedente lo estableció Navarro Ascarza proyectando tres fuertes a situar en las alturas de la Puntilla, la Horca y cerca de Santiago, donde emplea abundantes casamatas del sistema Haxo, y que también presentaba grandes paralelismos con algunas obras proyectadas por Montalembert. Por su parte, Arajol asume en su proyecto los modelos anteriores, aunque refuerza su estructura con una muralla que los unía entre sí y también proyecta un modelo de torre, troncocónica, para consolidar el sistema fortificado.

Sin embargo, el Ingeniero General, en junio de 1865, ordenaba la ejecución de un nuevo proyecto donde se debía variar la organización de las defensas exteriores, abandonando los circuitos cerrados de murallas y eligiendo las torres o fuertes aislados como puntos de vigilancia. Por ello, Roldán dibuja en Madrid entre febrero y marzo de 1867 tres modelos diferentes de torres que se diferenciaban fundamentalmente en

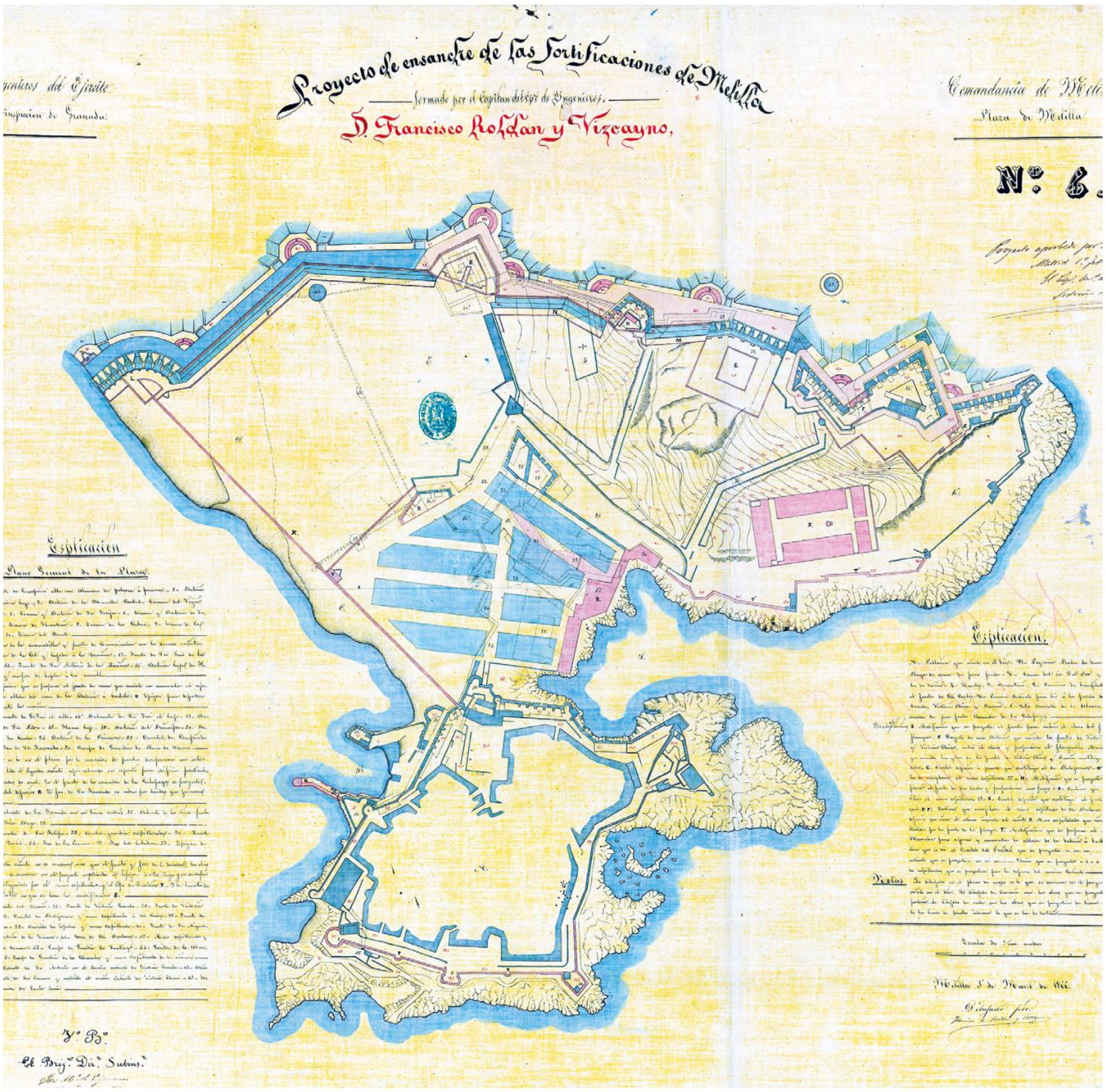


FIG. 16. *Proyecto de ensanche de las fortificaciones de Melilla. Francisco Roldán y Vizcayno*, 1866. España. Ministerio de Defensa, AGMM. PL. ML-8/5.

el tamaño. Se trataba de torres cilíndricas de perfil levemente ataludado y culminadas con unos matacanes medievalizantes apoyados sobre una sucesión de arcos parabólicos que le conferían una fuerte personalidad estética.

Del proyecto de Roldán se aprovechó la ubicación concreta de estas fortificaciones, aunque en la posterior ejecución hubo variaciones muy significativas. Muy vinculadas con uno de sus modelos son las torres defensivas conocidas como Camellos [FIG. 17], San Lorenzo y Cabrerizas Bajas, que se levantarían con similar proyecto a partir de 1881. Menos vinculación formal tendrán los fuertes destacados construidos posteriormente por el ingeniero Eligio Souza y Fernández de la Maza en las alturas de Cabrerizas Altas y Rostrogordo [FIG. 18], ya en la década de los noventa, complementados por otros fuertes menores, como los de María Cristina, San Francisco, Alfonso XII, Reina Regente y del Hipódromo. Todos ellos reflejan diferentes elementos propios de la fortificación imperante en Europa, y que tuvo su reflejo en la obra de ingenieros como Henry Alexis Brialmont, Andreas Tunckler, Alexis Von Biehler o Séré de Rivieres, que diseñaron diferentes modelos de fuertes destacados para la defensa de muchas capitales europeas del momento.

FIG. 17. *Fuerte de Camellos, 1883-1884*. Fotografía G. Cabanillas.

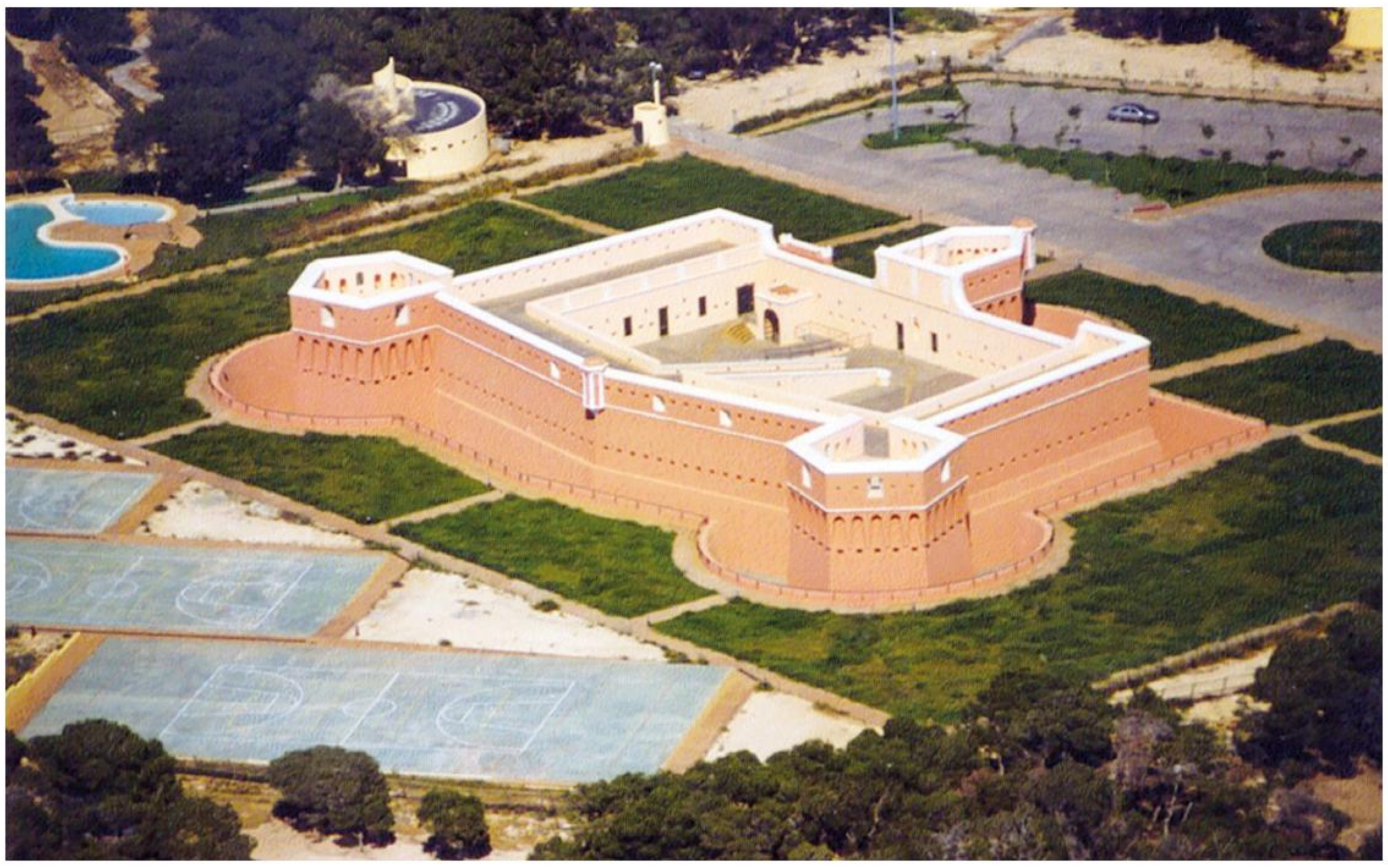


FIG. 18. *Fuerte de Rostrogordo, 1888-1890*. Archivo del autor.

EL ÚLTIMO TRABAJO DE LOS INGENIEROS MILITARES: LOS ENSANCHES DEL XIX Y XX

Existe un momento en el que a pesar de que la lógica militar se mantiene, realmente los aspectos estratégicos y defensivos pasan a un segundo plano debido a la necesidad de crear espacios urbanos para que una población que no dejaba de crecer pudiera alojarse adecuadamente. Melilla comenzaba un proceso de cambio inducido por la importancia de un comercio muy activo. Ello requería una transformación de la ciudad, que pasaba de ser un ente urbano absolutamente militar a otro predominantemente civil. Y sin embargo serán los ingenieros militares quienes hagan posible este paso, quienes diseñen el cambio y tracen su ensanche, barrios y calles[23].

En estos momentos de finales del siglo XIX el control militar del espacio se va relajando, aunque sea una institución de carácter cívico-militar, la Junta de Arbitrios de Melilla, quien tenga la responsabilidad de acometer las reformas urbanas, basándose en sus técnicos, que no eran otros que los ingenieros militares. Desde 1887 el presidente de la Junta de Arbitrios solicitaba al ministerio de la Guerra terrenos para realizar un ensanche, siempre bajo las prescripciones de la Ley de Zonas Polémicas. Al año

siguiente, se inició el proyecto para construir varias manzanas de casas en el Mantelete, intramuros y que se adaptaba parcialmente a la propuesta anterior de Roldán, aunque sin destruir ninguno de los recintos. Por otra parte, y ya fuera de las murallas, se edifica el llamado barrio del Polígono, a bastante distancia de la ciudad en cumplimiento de los perímetros marcados por Zonas Polémicas, siendo el autor de todos estos proyectos el ingeniero militar Eligio Souza y Fernández de la Maza.

Para 1891 estaban prácticamente terminados ambos ensanches y se continuaba con la construcción de los fuertes exteriores, cuya finalización se producirá en 1894. La afluencia de población después de la llamada Guerra de Margallo (1893), conduce en 1896 a la redacción de un nuevo «Proyecto de urbanización de los terrenos comprendidos entre la Falda de San Lorenzo y el Barrio del Polígono», debido al ingeniero militar Nicomedes Alcayde Carvajal. Este proyecto representó el marco de referencia general en el que surgen varios barrios: el nuevo ensanche del Polígono (1896), el llamado ensanche de Alfonso XIII (1902) o el del Carmen (1903). Todos tenían una morfología bastante parecida, formado por manzanas rectangulares, dispuestas en calles paralelas y transversales, que se disponían en un trazado muy uniforme.

Por último, en esta primera fase de la ciudad se plantea un parque forestal sobre una de las zonas más cercanas a la Plaza y a la vez más céntrica, por donde había transcurrido el río de Oro. Esto facilitaría la disposición de una zona verde muy amplia en un momento en el que aún no se había planificado la urbanización del ensanche principal. El proyecto de 1900 corrió a cargo del ingeniero militar de la Junta de Arbitrios Vicente García del Campo y finalizó dos años después, siendo el principal parque de la ciudad y alrededor del cual se irían construyendo años más tarde los más característicos barrios burgueses.

El plan del ensanche principal, que iba a llamarse de Reina Victoria, fue aprobado en 1906 a iniciativa del presidente de la Junta de Arbitrios general Julián Chacel García del que no podemos olvidar en absoluto que era ingeniero militar de amplia experiencia en trabajos urbanos. El proyecto fue encomendado al también ingeniero militar Eusebio Redondo que delimitó 155 solares para construir viviendas destinadas claramente a las clases burguesas. Se asentaba sobre un espacio triangular y las manzanas eran cuadrangulares presentando todas sus esquinas achaflanadas, como ocurre en otros ensanches españoles de la época. [FIG. 19]

No obstante, tampoco podemos dejar de señalar que por esos años y más concretamente a partir de 1909, también serían los ingenieros militares de la Junta quienes planifiquen la mayor parte de los barrios obreros de Melilla, siguiendo siempre los mismos modelos de trazado hipodámico, caso del Real o del Hipódromo. La regularidad de los trazados fue un útil geométrico que permitió repartir cómodamente el espacio, facilitar el acceso a la propiedad, hizo racional y visible el plano de la ciudad, con calles marcadas por la línea recta (paralelas, transversales y diagonales), dibujando una malla constante y ortogonal.

La campaña militar de 1909 había supuesto de nuevo otro aluvión poblacional sobre Melilla, con las consecuentes necesidades por contar con nuevos espacios para expandir físicamente la ciudad. Parece claro que Eusebio Redondo había trabajado en un nuevo plan tal y como solicitaba el Ministerio de la Guerra, pero no pudo terminarlo porque en 1910 fue sustituido en su puesto de ingeniero de la Junta de Arbitrios por José de

FIG. 19. *Vista aérea del ensanche central de Melilla*. Ortofoto 2003.

la Gándara Cividanes. Este ingeniero retoma los trabajos que son aprobados el 10 de mayo del mismo año. El nuevo plan autorizaba ya la construcción de más plantas en los edificios (que anteriormente sólo eran bajo y primero) y creaba la Plaza de España en 1913, que ha pasado como la principal aportación de José de la Gándara al urbanismo de Melilla, nexo o rótula fundamental que articulaba la unión entre la zona antigua y la nueva. No sería La Gándara el último ingeniero militar que intervino en el urbanismo melillense, y le siguieron otros nombres que se mantendrían hasta una fecha tan tardía como finales de los años veinte, siendo Tomás Moreno Lázaro quien cierre este largo ciclo constructivo determinado por la tarea de estos técnicos, y que hacen que Melilla sea sin lugar a dudas una ciudad plenamente diseñada por ingenieros militares.

CONCLUSIONES

El espacio trazado, proyectado y construido durante cuatro siglos por los ingenieros militares en Melilla representan un claro muestrario de las diferentes técnicas, formas de construir y pensamientos sobre fortificación y ensanche de la ciudad desde 1497 hasta finales de los años veinte del pasado siglo. Ello determina que podamos hablar de una ciudad trazada en base a la geometría, entendiendo ésta como la fórmula más al uso para planificar el espacio y proyectar lo que debía ser construido. Actualmente, esa Melilla trazada y edificada con precisión forma un amplio conjunto monumental de singular valor, que fue declarado por su valor patrimonial como Bien de Interés Cultural en 1986.

NOTAS

*Este trabajo se enmarca en el proyecto de I+D+i "Cartografías de la ciudad en la Edad Moderna: relatos, imágenes, interpretaciones" (PID2020-113380GB-I00 / AEI / 10.13039/501100011033), financiado por la Agencia Estatal de Investigación (Ministerio de Ciencia e Innovación).

1. La primera referencia de conjunto sobre esta época: FERNÁNDEZ DE CASTRO Y PEDRERA, 1931, pp. 76-78.
2. Sobre la Melilla musulmana, su estructura y vicisitudes: GOZALBEZ CRAVIOTO, 1987, pp. 175-185 y 187-195.
3. SÁEZ CAZORLA, 2002, pp. 42-47, ha intentado reconstruir esta estructura a partir de diversas fuentes y del trabajo de campo.
4. El sistema de «cava y barrera» aparece descrito en: BARRANTES MALDONADO, 1541, folios 206-207.
5. Los primeros momentos de este periodo y las primeras obras en: GUTIERREZ CRUZ, 1997, pp. 24-26.
6. PORRAS GIL, 2002, pp. 149-151, valora las obras realizadas durante este periodo.
7. La cronología de Tadino de Martinengo en Melilla la precisa: TADINI, 1973, pp. 85-86.
8. CÁMARA MUÑOZ, 1991, pp. 32-35, establece una visión de conjunto de estas obras y la participación de diferentes ingenieros italianos.
9. BRAVO NIETO, 2002, pp. 36-41, analiza la mezcla de elementos procedentes de la tradición medieval con otros de fortificación moderna.
10. RODRÍGUEZ PUGET, 1995, pp. 112-114, determina con precisión las mediciones de este aljibe.
11. BRAVO NIETO y RAMÍREZ GONZÁLEZ, 2021, pp. 2-33.
12. La presencia de estos personajes y su visión estratégica como agentes de la Corona en: CAMARA MUÑOZ, A. 1991, pp. 36-38.
13. RODRÍGUEZ PUGET, J., 2007, pp. 119-126, realiza una revisión completa de los fuertes exteriores.
14. BRAVO NIETO, 1996b, p. 70.
15. BRAVO NIETO, 2009b, pp. 200-201.
16. La historia y dinámica de esta academia de matemáticas en: BRAVO NIETO, 2013, pp. 66-75.
17. RODRÍGUEZ PUGET, 1992, pp. 47-70, relaciona y describe todas las obras de este recinto.
18. BRAVO NIETO, 1991, pp. 108-109.
19. Pueden verse diferentes planos y proyectos de estas obras en: BRAVO NIETO, 1996b, pp. 145-150.
20. La planimetría de estos proyectos en: BRAVO NIETO, 2015, pp. 93-115.
21. RODRIGUEZ PUGET, 1986, pp. 35 a 38, recoge las órdenes previas al proyecto.
22. Pueden seguirse estas ideas en: ARGENTE DEL CASTILLO SANCHEZ, 1990.
23. La relación de estos proyectos de ensanche en: BRAVO NIETO, 1996a, pp. 147-150.

BIBLIOGRAFÍA

ARGENTE DEL CASTILLO SANCHEZ, F. J. (1990), *Melilla: génesis y desarrollo de una ciudad sobre un territorio de soberanía; del presidio al espacio urbano 3 vol. (tesis doctoral).* Málaga, Departamento de Geografía de la Universidad.

BARRANTES MALDONADO, P. (1541), «Como Don Juan de Guzman Duque de Medina Sidonia embio una armada a Africa para ganar y reedificar y poblar la ciudad de Melilla», *Ilustraciones de la Casa de Niebla: en que se trata del principio y origen de los Guzmanes duques de Medina Sidonia, marqueses de Casaza* [Manuscrito]. Madrid, Biblioteca Nacional, Mss. 3299, folios 205-208.

BRAVO NIETO, A. (1991), *Ingenieros militares en Melilla. Teoría y práctica de fortificación durante la edad moderna.* Melilla, Centro Asociado UNED.

BRAVO NIETO, A. (1994), «Entre la tradición medieval y el cinquecento: los ingenieros italianos en Melilla», en *Architetti e ingegneri militari italiani all'estero dal XV al XVIII secolo.* Roma- Livorno, Istituto Italiano dei Castelli-Sillabe.

BRAVO NIETO, A. (1996a), *La construcción de una ciudad europea en el contexto norteafricano. Arquitectos e ingenieros en la Melilla Contemporánea.* Melilla-Málaga, Ciudad Autónoma-Universidad.

BRAVO NIETO, A. (1996b), *Cartografía histórica de Melilla.* Madrid, Ediciones el Viso.

BRAVO NIETO, A. (2002), «Tradición y modernidad en el Renacimiento Español: la puerta y capilla de Santiago de Melilla», *Akros, la revista del museo,* 1, Melilla, pp. 36-41.

BRAVO NIETO, A. (2009a), «Miguel de Perea», en *Diccionario Biográfico Español*, Tomo XL. Madrid, Real Academia de la Historia, pp. 656-657.

BRAVO NIETO, A. (2009b), «Pedro Borrás», en *Diccionario Biográfico Español,* Tomo IX. Madrid, Real Academia de la Historia, pp. 200-201.

BRAVO NIETO, A. (2013), «La Academia de matemáticas de Melilla y el ingeniero Juan Martín Zermeño», *Trápana* 8, pp. 66-75.

BRAVO NIETO, A. (2015), «La influencia de los modelos de Montalembert en la fortificación española del siglo XIX. Varios ejemplos en el norte de África», en A. CÁMARA y B. REVUELTA (eds.), *Lecciones Juanelo Turriano de Historia de la Ingeniería. Ingeniería de la Ilustración.* Madrid, Fundación Juanelo Turriano, pp. 93-115.

BRAVO NIETO, A. (2019), «Tipologías y evolución de los fuertes destacados en la fortificación española de los siglos XVIII y XIX. El Norte de África», en *Actas del Congreso internacional ICOFORT 2018, San Fernando de Figueras, entre el fin del arte abaluartado y el inicio del poligonal.* Madrid, Ministerio de Defensa, pp. 139-163.

BRAVO NIETO, A. y RAMÍREZ GONZÁLEZ, S. (2021), «Una arquitectura manierista inédita de Gian Giacomo Palearo Fratino. La iglesia de Melilla (1579-1608)», *ArcHistoR* 16, pp. 2-33.

CAMARA MUÑOZ, A. (1991), «El sistema de fortificación de costas en el reinado de Felipe II: la costa norte de África y la fortificación de Melilla en el siglo XVI», en *Melilla en la historia: sus fortificaciones.* Madrid, Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales, pp. 30-41.

CÁMARA MUÑOZ, A. (2006), «Las fortificaciones de Melilla en el sistema defensivo de la Monarquía española. Siglos XVI al XVIII», en BRAVO NIETO, A. y FERNÁNDEZ URIEL, P. (dirs.), *Historia de Melilla*. Melilla, Ciudad Autónoma, pp. 311-338.

FERNÁNDEZ DE CASTRO Y PEDRERAS, R. (1931), «Melilla y sus fortificaciones en la primera mitad del siglo XVI», *África, Revista de Tropas Coloniales* 76, pp. 76-78.

GOZALBES CRAVIOTO, E. (1987), «Melilla, ciudad musulmana» y «El epílogo de la Melilla musulmana», en OLMEDO JIMÉNEZ, M. (dir.) *España y el norte de África, Bases históricas de una relación fundamental, II*. Melilla, Universidad de Granada, pp. 175-185 y 187-195.

GUTIÉRREZ CRUZ, R. (1993), «Melilla tras la conquista: documentos para su estudio», *Aldaba* 21, I-1, pp. 81-115.

GUTIÉRREZ CRUZ, R. (1997), *Los presidios españoles del norte de África en tiempo de los Reyes Católicos.* Melilla, Ayuntamiento.

GUTIÉRREZ CRUZ, R. (1998-1999), «Fuentes para la historia de Melilla en el Archivo General de Simancas», *El Vigía de Tierra* 4-5, pp. 175-216.

MORALES Y MENDIGUTIA, G. (1921), *Efemérides y Curiosidades.* Melilla, El Telegrama del Rif.

PORRAS GIL M.C. (2002), «La fortaleza de Melilla. Trazado y obras en la época de Carlos V», *Boletín del seminario de estudios de arte y arqueología* LXVIII, pp. 149-167.

RODRÍGUEZ PUGET, J. (1986), «Los ingenieros militares en el urbanismo de Melilla», *Aldaba* 6, Melilla, UNED, pp. 35 a 38.

RODRÍGUEZ PUGET, J. (1992), *Ensayo sobre la evolución del cuarto recinto de Melilla, siglo XVIII.* Málaga, UNICAJA.

RODRÍGUEZ PUGET, J. (1995), «El agua de Melilla: aljibes y pozos en los tres primeros recintos fortificados», *Aldaba* 25, Melilla, UNED, pp. 105-123.

RODRÍGUEZ PUGET, J. (2007), *Crónicas de una fortificación, siglos XVI-XVII, Melilla.* Melilla, Carmelo Martínez.

SÁEZ CAZORLA, J.M. (2002), «Espacio y funciones urbanas de la Melilla Medieval», *Akros, la revista del museo 1*, pp. 42-47.
SAÉZ CAZORLA, J.M. (2009), «La Alafia de Melilla medieval», en: *Patrimonio cultural melillense*. https://patrimonio-culturalmelillense.blogspot.com/2009/03/la-alafia-de-melilla-medieval.html
SARO GANDARILLAS, F. (1996), *Estudios Melillenses. Notas sobre urbanismo, historia y sociedad en Melilla.* Melilla, Ciudad Autónoma y UNED.
TADINI, G, (1973), *Vita di Gabriele Tadino da Martiengo Priore di Barletta.* Bergamo, Ateneo di Scienze, Lettere ed Arti.

Volver al índice

4

Sapere e potere. Forestieri, spie, ingegneri militari nella città del XVII secolo*

ANNALISA DAMERI
Politecnico di Torino

In pochi chilometri quadrati, in pochi anni, addirittura in pochi mesi, si dipana una storia che vede tra i protagonisti alcuni forestieri, pedine in un gioco che dalla dimensione europea si riverbera nel nord della penisola italiana.

Una spia, un ingegnere e una donna di potere si muovono in questo scenario tra geopolitica, territori contesi, potere ambito. Tre stranieri che agiscono in un territorio molto complicato, ognuno con le proprie competenze, in alcuni casi inconsuete: un frate che spia i lavori di potenziamento di mura e bastioni, una donna francese che regna sul ducato sabaudo e che sovrintende alle fortificazioni. L'ingegnere è in missione per Malta e deve incontrare i più importanti esperti militari al servizio di Francia e Spagna per chiedere pareri su alcuni progetti necessari a fronteggiare un temuto attacco.

In alcuni casi si incontrano, in altri si «sfiorano»: l'ingegnere incontra la duchessa Cristina; la spia porta da Roma a Torino i messaggi di un cardinale troppo vicino ai francesi. Tutti e tre si muovono in una rete che unisce fazioni e interessi molto diversi. Tutti e tre si occupano di città, di fortificazioni: descrivono, spiano, decidono, progettano. Tutti e tre hanno lasciato testimonianze, una copiosa documentazione che oggi permette di studiare e approfondire la storia della città nel nord della penisola italiana nel XVII secolo.

DOVE. IL CONFINE TRA STATO DI MILANO E DUCATO DI SAVOIA

Il nord della penisola italiana, nel XVII secolo, è ancora frantumato in molti, troppi, stati spesso in conflitto e permeabili alle pressioni delle differenti potenze europee. I

territori del Piemonte e della Lombardia, all'epoca, sono suddivisi tra stato di Milano e Piemonte sabaudo con estensioni e confini differenti da quelli attuali. Il ducato sabaudo ha possedimenti in Francia, nell'attuale Savoia: i duchi coltivano da sempre malcelate ambizioni di espansione verso la penisola e cento anni prima hanno spostato la capitale da Chambery a Torino alla ricerca di un nuovo baricentro geopolitico. Lo stato di Milano, nell'orbita spagnola da quasi un secolo, annette ad occidente una parte dell'attuale Piemonte (le province di Novara e Alessandria). Il ducato del Monferrato gravita ancora nell'orbita dei Gonzaga e costituisce un'*enclave* soggetta a continui tentativi di conquista.

I sodalizi mutano velocemente: fino alla fine del XVI secolo i Savoia sono alleati con la Spagna e, quindi, in accordo con lo stato di Milano nell'arginare le ambizioni francesi. Ma con il 1610 Carlo Emanuele I di Savoia decide di coalizzarsi con la Francia contro la Spagna: da quel momento il confine tra lo stato di Milano e il Piemonte diventerà cruciale anche per gli equilibri europei. Accecato dall'ambizione, Carlo Emanuele I, nella speranza di ampliare i propri possedimenti verso levante, compie gesti disordinati capovolgendo più volte alleanze consolidate: «allo sbaraglio fu la parola d'ordine del giovane principe»[1]. La smania sfrenata di potere non gli permette di capacitarsi di essere strumentalizzato dalla Francia per impegnare la Spagna nella penisola italiana e distoglierla da altre operazioni in Europa.

Da quel momento gli scontri tra piemontesi e milanesi sono sempre più frequenti: nei pressi della frontiera, in continuo «movimento», soggetta alle molte traversie della pace inquieta e della guerra convulsa, in un incessante susseguirsi di assedi, conquiste, riconquiste, le cinte urbane sono monitorate, rilevate, potenziate. Gli ingegneri militari al servizio dei due stati sono costantemente impegnati nei lavori di rilievo, progetto, manutenzione e, non ultimo, in missioni di spionaggio per carpire al nemico segreti e individuare possibili vulnerabilità. Per gli spagnoli e i milanesi è vitale mantenere il controllo dei confini con il ducato sabaudo, oltre che ribadire la supremazia sulle due diverse vie per le Fiandre, i collegamenti tra il mar Ligure (l'*enclave* spagnola di Finale) e il nord dell'Europa[2]. I lavori di ammodernamento e rafforzamento delle cinte fortificate e piazzeforti non si interrompono mai: alla necessaria e costante manutenzione ordinaria, si accompagna la fervida attività di potenziamento degli ingegneri dello stato milanese e di quello sabaudo; le coalizioni possono capovolgersi anche rapidamente e nessuna frontiera può essere sguarnita o indebolita. Sino agli ultimi anni del Cinquecento lo stato di Milano non ha investito in maniera significativa nella difesa del confine occidentale confidando nell'alleanza con il ducato sabaudo e ha preferito premunirsi a oriente nei confronti della temuta repubblica di Venezia[3]. La situazione militare si deteriora e, quindi, si dirottano i finanziamenti a supporto dell'irrobustimento del confine di ponente. Nella prima metà del Seicento su entrambi i fronti lavorano i migliori architetti e ingegneri militari. Ovviamente ogni azione da parte di uno schieramento, richiede una reazione. La frontiera è uno specchio: i due spiegamenti si guardano, si controllano e ogni azione è subordinata alle mosse del nemico. [FIG. 1] Cardine della difesa milanese del confine occidentale si fonda sulla solidità e` sulla reciproca collaborazione delle piazzeforti di Novara, Mortara, Pavia, Tortona, Valenza, Alessandria[4]; su queste città si concentra l'attenzione dei molti ingegneri al servizio della Lombardia e della Spagna che, tra la fine del XVI e la prima metà del XVII secolo, predispongono rilievi e progetti di potenziamento. Per Milano lavorano

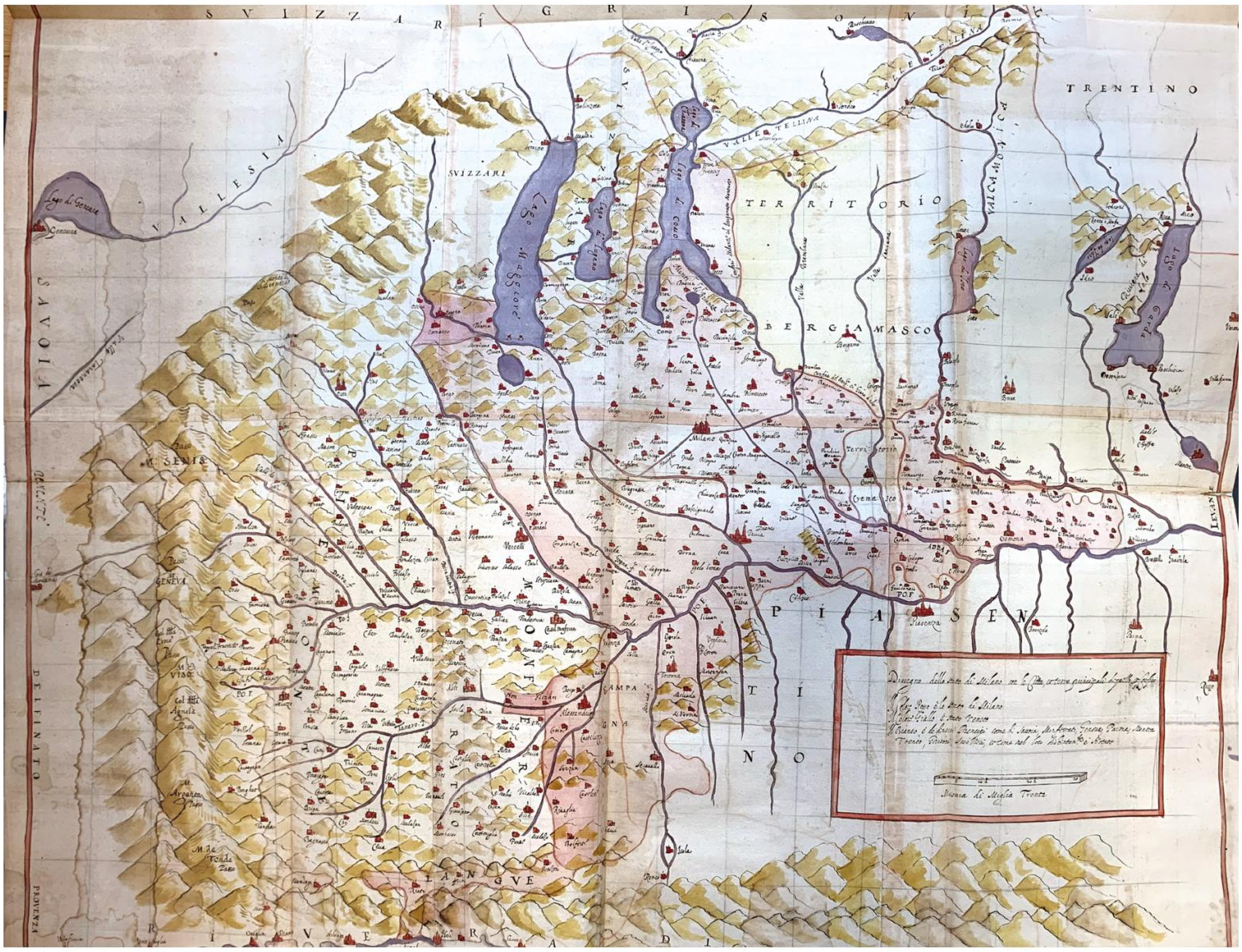


FIG. 1. *Disegno dello Stato di Milano con le Città, et Terre principali di quello et Confini*, s.d. [prima metà XVII secolo], (British Library, Cartographic Maps, K.Top. 78.31.b., vol.II.10.).

alcuni fra i più preparati ingegneri dell'epoca: Cristóbal Lechuga, Giovanni Battista Clarici, Gabrio Busca (già al servizio, negli anni precedenti, del Piemonte, quando l'alleanza permetteva lo scambio dei professionisti più esperti), Gaspare Baldovino. In particolare, agli albori del Seicento, Gabrio Busca[5] firma una relazione descrittiva che ribadisce in maniera ferma l'importanza di questo sistema territoriale a difesa dei possedimenti milanesi: una «catena» in cui le singole piazzeforti devono essere progettate per collaborare e sostenersi a vicenda. Con la morte di Filippo III (1621) e la salita al trono del «rey planeta» non diminuisce l'attenzione verso il problematico confine occidentale dello stato di Milano. Nel 1622 Gaspare Baldovino[6] redige alcune tavole di rilievo e progetto per il potenziamento delle cinte fortificate di alcune tra le più strategiche piazzeforti milanesi intuendone le potenzialità strategico-militari. Filippo IV, con una lettera datata 13 ottobre 1633[7], ordina un atlante di tutte le fortezze e dei castelli dello stato milanese a Francesco Prestino[8], ingegnere camerale e militare. Dalla lettera traspare l'urgenza: sono anni in cui lo scoppio di un ulteriore conflitto non pare lontano e «con ogni prestezza possibile» scrive il re, Prestino deve perfezionare rilievi già esistenti e predisporne nuovi, dopo opportuni sopralluoghi. La difesa del confine occidentale dello stato di Milano, che ancora una volta si rivela strategico nel conflitto tra i Savoia, ora filofrancesi, e gli spagnoli, è uno dei suoi principali incarichi. L'attività di Prestino si intreccia con quella dell'ingegnere camerale Francesco Maria Ricchino[9],

FIG. 2. *Scenografia della città e cittadella di Turino, fine XVII secolo*. Parigi, Bibliothèque Nationale, Cabinet des Estampes, Topographie de l'italie).

che lo affianca in molti dei cantieri ai confini con il Piemonte: in particolare Ricchino si occupa delle fortezze che garantiscono alle truppe spagnole l'accesso alla via per le Fiandre attraverso l'astigiano, l'alessandrino e il tortonese (Rocca d'Arazzo, Annone, Alessandria, Valenza, Tortona, Pontecurone), ma è impegnato anche a Vercelli e a Pavia.

Agli albori del Seicento, la difesa territoriale del ducato sabaudo è gestita da Ascanio Vitozzi, il primo architetto ducale, che verrà sostituito, alla sua morte, da Carlo di Castellamonte [FIG. 2], figura cardine per i molti cantieri civili e militari. Negli anni trenta del Seicento la Francia e la Spagna controllano (o provano a controllare) il nord della penisola italiana attraverso il ducato sabaudo e lo stato di Milano. La fascia di territorio dal lago Maggiore al mar Ligure è in costante attrito: il confine è in continuo spostamento in base alle sortite e alle battaglie. A intricare alleanze e scontri, in Piemonte persiste l'*enclave* del ducato del Monferrato, strategica per spostamenti di cose e persone. Nel 1627, l'estinzione della famiglia Gonzaga, che ne detiene il controllo, dà inizio alla seconda guerra di successione del Monferrato. Nutrono ambizioni in molti: il vicino Piemonte, la Francia, la Spagna. Le guerre del Monferrato (1628-1631) con Carlo Emanuele I alleato alla Spagna contro la Francia, coalizzata con Venezia, stravolgono nuovamente l'assetto politico: la pace di Cherasco (1631) porta all'annessione al ducato sabaudo di settantaquattro terre del Monferrato, tra cui Alba e Trino, e fa convergere l'attenzione verso levante[10]. Questi continui capovolgimenti di alleanze comportano una politica di costante riassetto delle fortificazioni e dei confini; per cui l'attenzione di Carlo di Castellamonte, dopo essersi concentrata sulle fortificazioni sulle Alpi verso la Francia, deve spostarsi sul confine con lo stato di Milano. La riorganizzazione del sistema difensivo a scala territoriale porta all'insediamento del Consiglio Fabbriche e

fortificazioni (dal 1632), la struttura cui verrà demandato il controllo, il progetto e il potenziamento del sistema difensivo e infrastrutturale del ducato sabaudo.

QUANDO. NEL 1638 SI COMBATTE

Alla fine degli anni trenta lo scontro mai sopito tra Spagna e Francia[11] continua a riverberarsi nel nord della penisola: il ducato sabaudo si contrappone allo stato milanese. Il conflitto è ulteriormente inasprito dallo scoppio della guerra civile in Piemonte: nel 1637 muore improvvisamente il duca Vittorio Amedeo I di Savoia e Cristina, la duchessa, francese di nascita, acquisisce la reggenza. Madama reale è sorella di Luigi XIII; una donna, francese, sul trono sabaudo non può essere tollerata: contro di lei si schierano i fratelli del duca defunto, principe Tommaso e cardinal Maurizio, supportati dagli spagnoli. La guerra civile terminerà solo nel 1642 con la vittoria di Cristina sui cognati.

Madama reale ha ereditato dal defunto marito un complesso piano di riassetto difensivo dello stato: Carlo di Castellamonte ne è l'artefice, protagonista assoluto delle scelte militari operate nel ducato, regista dei molti cantieri aperti in montagna e pianura. L'architetto, responsabile di ogni cantiere civile e militare di committenza ducale, diventa il consigliere di Cristina e la introdurrà all'arte fortificatoria,

Carlo di Castellamonte (1571-1640) ha iniziato la sua attività con l'avvento del XVII secolo e ben presto andrà a ricoprire, all'interno dei ranghi dello stato, un ruolo di primaria importanza. A lui è anche affidato il compito di formare la generazione successiva di

FIG. 3. *Ritratto di Cristina duchessa di Savoia in abiti vedovili*, [Philibert Torret (1626-1669), detto Narciso], (collezione privata Nebiolo).

ingegneri militari al servizio dei Savoia. Appartiene al ceto aristocratico e questo, con ogni probabilità, lo avvantaggia nei rapporti futuri con i membri della famiglia Savoia; un soggiorno a Roma gli permette di entrare in contatto con un ambito culturale fertile che lo solleciterà nei suoi progetti successivi. Collabora con Ascanio Vitozzi, alla morte del quale subentra nella carica di architetto ducale. L'attività nel campo dell'architettura militare si snoda senza soluzione di continuità a partire dal primo decennio del Seicento, acquistando una maggiore consistenza a partire dagli anni trenta[12].

Nel 1638 il marchese di Leganés, governatore dello stato di Milano, cerca di approfittare di questo momento cruciale e difficile dato dalla guerra civile in Piemonte: su ordine del conte duca di Olivares prova a sfondare la difesa piemontese e a occupare molte città e cittadine, nella speranza di giungere a Torino. Il tentativo di occupare il Piemonte, riuscito anche se solo per pochi anni, è documentato, oltre che da una serie di lettere inviate a Filippo IV, al conte duca di Olivares e ad altri ufficiali, da un atlante senza firma, ora conservato a Madrid[13]. Al servizio di Leganés vi è sicuramente l'ingegnere Francesco Prestino ed è ormai dimostrato che il governatore si avvalga, inoltre, della consulenza del padre gesuita Francesco Antonio Camassa, suo confessore e professore di arte fortificatoria al Collegio Imperiale di Madrid[14]. Leganés occupa, grazie anche al piccolo esercito al comando del principe Tommaso di Savoia suo alleato, buona parte del Piemonte e si avvicina pericolosamente a Torino. Leganés riuscirà a stringere, l'anno successivo, l'assedio alla capitale mettendo in crisi il governo della reggente Cristina.

Sempre nel 1638, nel mese di ottobre, un anno esatto dopo la morte di Vittorio Amedeo I, muore il primogenito Francesco Giacinto, un bimbo di sei anni. É questo un ulteriore colpo alla casata sabauda: il principe ereditario è ora il futuro Carlo Emanuele II che nel 1638 ha soli quattro anni ed è di salute cagionevole; sia la Francia che la Spagna individuano un ulteriore punto di debolezza per il ducato sabaudo e sperano di poterne trarre giovamento.

Cristina detiene la reggenza in attesa che Carlo Emanuele raggiunga l'età per poter governare e deve difendersi dalla Spagna e da Leganés che in quei mesi è alle porte di Torino, ma anche dagli attacchi non troppo velati da parte del re di Francia, suo fratello, e del cardinale Richelieu. Già nei mesi passati Richelieu ha sperato che Cristina consegnasse il ducato sabaudo ai francesi per una annessione al regno. Madama reale non ha ceduto continuando a tenere il potere. E' una donna tenace, forte di carattere e vuole difendere a tutti costi l'indipendenza del ducato piemontese acquisito per matrimonio: delude le aspettative dei francesi che la assillano, la colpiscono anche personalmente, spargendo illazioni sulla sua vita privata.

Cristina, nonostante la giovane età in cui viene data in sposa a Vittorio Amedeo, diventa ben presto la protagonista di una stagione del ducato; con la sua presenza, a tratti invadente, sino al giorno della sua morte impedirà al figlio Carlo Emanuele II di governare in autonomia. È sottoposta a pressioni incalzanti da parte del cardinale Richelieu che la vorrebbe pedina inerme nelle sue strategie di espansione verso la penisola italiana. È oggetto di una serrata campagna di discredito da parte degli spagnoli, ma anche degli alleati francesi che la accusano di una eccessiva autonomia: madama reale è descritta dalle molte cronache donna di carattere, principessa amazzone, per alcuni rea dei peggiori delitti come l'uccisione del marito, ma anche del piccolo Francesco Giacinto, ninfoma-

ne[15]. Quello che emerge, in realtà, è il profilo di una giovane donna risoluta, troppo moderna e disinibita per la corte torinese, che insegue tenacemente i propri obiettivi, non disdegnando alleanze spregiudicate, circondandosi di consiglieri anche inconsueti[16]. Le accuse sono infamanti e sono rivolte a una donna di potere, ormai straniera per tutti: troppo francese per la Spagna e per i piemontesi, troppo sabauda per i francesi.

La diplomazia, la guerra, l'arte fortificatoria sono gli strumenti per mantenere tenacemente il potere e cederlo (il più tardi possibile) nelle mani del figlio. Al Valentino, la residenza di rappresentanza, il cui cantiere dal 1620 è affidato a Carlo di Castellamonte, le stanze raccontano la storia della dinastia, la cronaca più recente, le aspirazioni, i moniti per chi deve regnare: nell'appartamento «bianco», nella stanza della guerra, del negozio (diplomatico) e delle magnificenze (architettoniche), i racconti che si dipanano tra stucchi e affreschi sono una sorta di memento per il giovane futuro duca, ma soprattutto, per Cristina [FIG. 3].

CHI. FORESTIERI NELLA CITTÀ

In un medesimo spaziotempo si muovono i forestieri che popolano questa storia: l'ingegnere militare Giovanni Battista Vertova, inviato nella penisola italiana per il bene dell'Europa cristiana, Cristina, figlia del re di Francia Enrico IV, data in sposa al futuro duca Vittorio Amedeo I di Savoia, in un consolidamento matrimoniale dell'alleanza

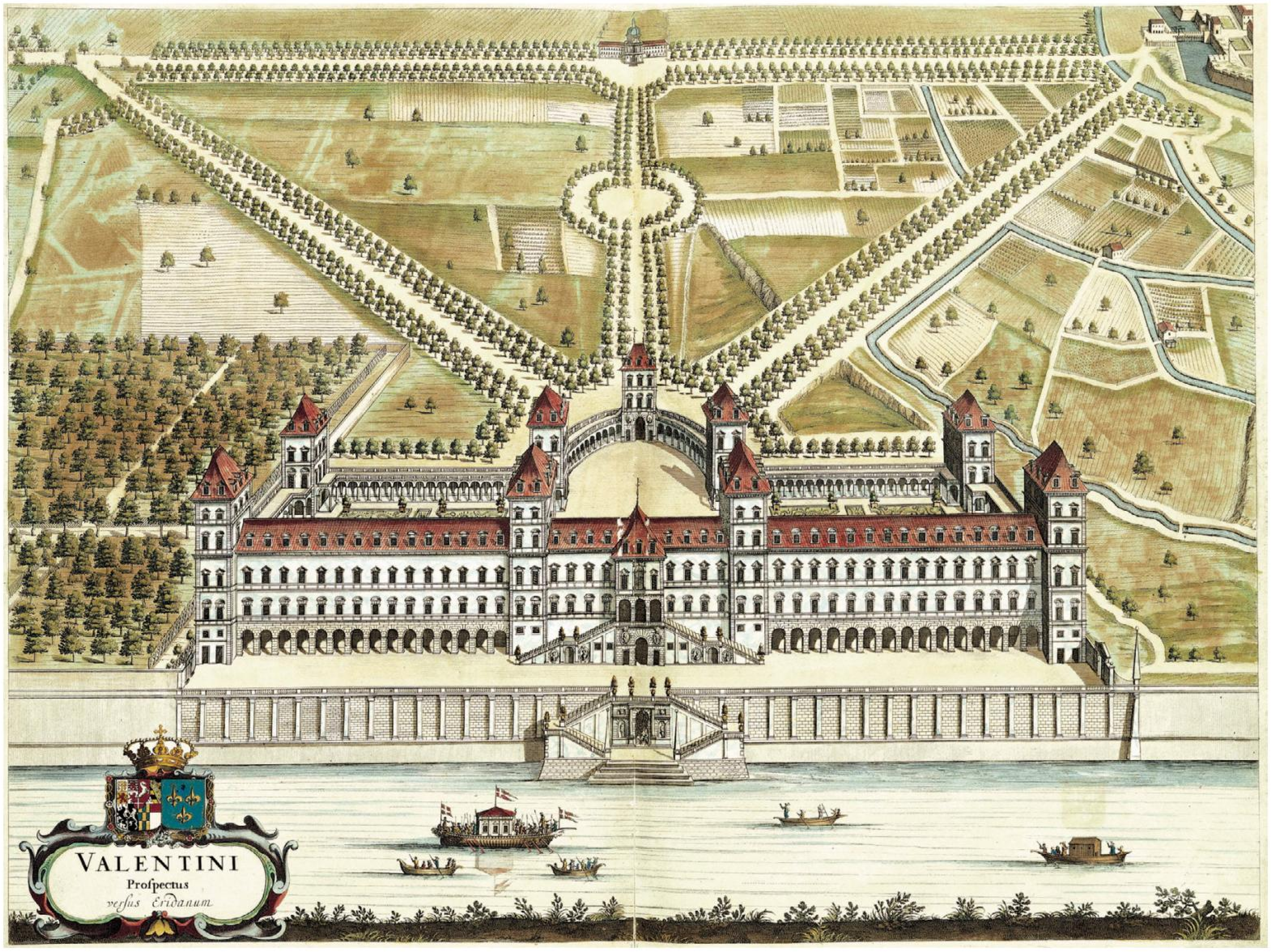


FIG. 4. *Valentini prospectus versus Eridanus*, disegno di Gio. Tommaso Borgonio 1661-1668 in Theatrum Sabaudiae […], 1682.

FIG. 5. *Plant du siege de la fortalesse royale de Breme, 1638.*

franco-sabauda, e un frate napoletano, spia al soldo dei francesi, che viaggia in Piemonte, porta messaggi segreti a Torino ed è catturato dagli spagnoli.

Nel 1638 le sale del palazzo del Valentino [FIG. 4] si aprono per accogliere Giovanni Battista Vertova, matematico e ingegnere militare, in visita a Torino durante il suo viaggio attraverso la penisola italiana, iniziato il 9 agosto: da Malta raggiunge prima Messina, dove si imbarca per Genova. Porta con sé un certo numero di progetti delle fortificazioni di Malta, con ogni probabilità anche le proposte di Floriani per Floriana e Santa Margherita. Vertova sottolinea nelle sue memorie l'intenzione di sottoporre i disegni a diversi ingegneri militari per ottenere pareri tecnici differenti e annota i particolari dell'incontro al palazzo del Valentino[17]. In Piemonte, dopo Torino (ricevuto a corte da madama reale), si reca a Pinerolo (in mano ai francesi), e a Felizzano, nei pressi di Alessandria, in mano agli spagnoli.

Cristina di Francia, reggente sul trono sabaudo, vedova ormai da un anno del duca Vittorio Amedeo I, lo riceve accompagnata da Carlo di Castellamonte, al Valentino, ancora in corso di completamento, ma già temporaneamente utilizzato. Come già detto, sono giorni cruciali per il ducato: l'erede al trono sabaudo, il piccolo Francesco Giacinto, è gravemente malato e morirà dopo poco. Cristina si è sostituita a Vittorio Amedeo I alla guida dello stato, ma l'attacco sferrato dalla Spagna pare, al momento, incontenibile: nella primavera del 1638 le truppe del marchese di Leganés hanno messo sotto assedio la fortezza sabauda di Breme, strategica per il controllo del confine [FIG. 5 y 6]. Dopo la capitolazione, l'attenzione si è focalizzata su Vercelli: nel maggio del 1638 l'esercito

FIG. 6. *Breme, [1638]*, España. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas. MPD,07,006.

spagnolo ha varcato il fiume Sesia e ha posto l'assedio a Vercelli, che si arrenderà il 4 luglio. Il ducato è sotto attacco da est, i francesi, alleati ma antagonisti, occupano Pinerolo a pochi chilometri dalla capitale e non nascondono la volontà di ridurre il ducato a un protettorato. Il governatore dello stato di Milano trova un alleato strategico nel principe Tommaso, cognato di Cristina: i due diversi eserciti riusciranno a far cadere diverse cittadine piemontesi sottraendole al controllo sabaudo in quella che passerà alla storia come la «notable campaña».

Per i piemontesi, la gestione delle piazzeforti sui confini, verso la Francia e verso lo stato di Milano, si rivela ancora più cruciale per la sicurezza; gli spagnoli arriveranno sino alle porte di Torino, che subirà due diversi assedi, nel 1639 e nel 1640, e che rimarrà inespugnata grazie, anche, alla robustezza della cinta fortificata e della cittadella progettata da Francesco Paciotto quasi ottant'anni prima [FIG. 7].

Madama reale è, quindi, concentrata sulla situazione politica, ma non si sottrae a incontri diplomatici e con i suoi consiglieri, consapevole che i due cognati, principe Tommaso e cardinal Maurizio, stanno tramando per tentare di estrometterla, mentre la Francia del cardinale Richelieu non ha accantonato il progetto di estendere i possedimenti fino a Milano, annettendo forzatamente il Piemonte sabaudo.

Nel mese di ottobre del 1638 Vertova incontra madama reale e Carlo di Castellamonte: «E il Conte Carlo il primo Ingegniero di quello stato, perché assiste con la persona o con il consiglio a tutte le fortificazioni, che in dodici parti di quello stato si vanno facendo come l'istessa Madama Reale mi racontò, e stato allievo di Monsiuer

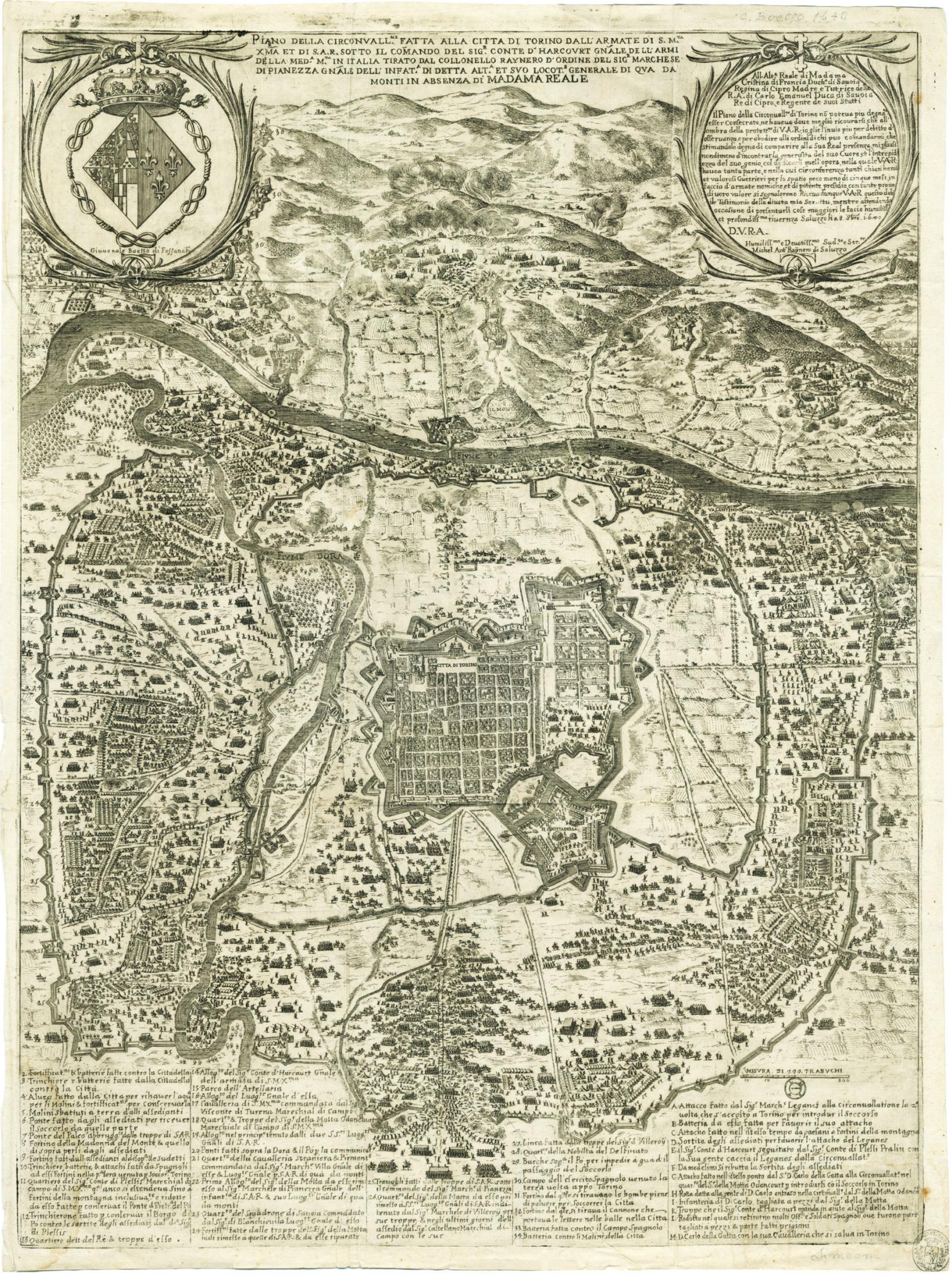


FIG. 7. Giovenale Boetto, *Pianta prospettica dell'assedio di Torino del 1640* (incisione, 1643 circa), (ASCT, Collezione Simeom, D 11).

Zanfrone, et Ministro del già Duca Carlo Emanuele, che non machinava altro che fortezze. Ingegniere di teorica, e di pratica, che ha fabricato più fortezze ch'io non ne ho disegnate abbundatissimo di pareri, e che in quella occasione, et in ogni altra maggiore ha servito et servirebbe con ogni spirito alla Religione»[18].

Giovanni Battista Vertova, nel suo diario del viaggio «italiano» introduce la figura di Carlo di Castellamonte attribuendogli un ruolo che la storiografia successiva non ha forse saputo riconoscere[19], sottolineando una grande esperienza nel campo dell'architettura fortificata che lo ha portato a sovrintendere ai molti lavori nel ducato sabaudo. Nel diario di viaggio il matematico annota impegni e impressioni; Cristina dimostra grande interesse per i disegni delle fortificazioni di Malta: «*fu fatta da lei considerazione e discorso* […] *e della professione del fortificare intendente così bene le regole e i termini che può farne giudizio, come pure fece delle nostre fortificationi accennandomi alcuni particolari avvisi*». Madama reale pare manifestare una buona preparazione sull'argomento, caratteristica anomala per una donna della sua epoca e con il suo ruolo. Come si è costruita questa autorevolezza? Non è certamente estraneo Carlo di Castellamonte, sovrintendente alle fortificazioni[20].

La stretta collaborazione tra i due, ancora più serrata nel cantiere del palazzo, di cui Castellamonte è il progettista che traduce in architettura le idee e i suggerimenti di Cristina, assicura a madama un fedele alleato che la aiuta a comprendere anche i problemi più ostici relativi alla strategia militare e al potenziamento del sistema fortificato: nel 1638 Castellamonte sta ultimando il manoscritto *Le trinciere*[21], opera relativa alle tecniche d'assedio e difesa di luoghi fortificati.

Castellamonte, a seguito della visita di Vertova a Torino, accetta di «servire la Religione». Infatti, il conte «Carlo di Castellamonte prontissimamente offerse l'opera, e lo studio suo a questo negotio et appresso per lo spatio di dodici giorni si applicò con tanto fervore e spirito alla consideratione delle nostre fortificationi che d'avantaggio non poteva desiderare. Vidde scritture e disegni e tanto puntualmente volle essere informato di tutti i particolari, che ebbe confidenza di darmi parte in voce, e parte in piante e scritture molte avvisi di singolar benefitio alla sicurezza di quest'Isola»[22]. L'interesse dimostrato per le fortificazioni di Malta è infiammato dall'impegno religioso: l'isola del Mediterraneo è riconosciuta dall'Europa cattolica come baluardo cristiano contro una temuta invasione dei «turchi» e difenderla deve essere una responsabilità comune. Madama reale dimostra uguale preoccupazione: Cristina «si esibbì a soddisfare il desiderio di V. E, e servir la Religione». Come detto, riceve Vertova una prima volta al Valentino mentre assiste Francesco Giacinto, il primogenito gravemente malato. Al ritorno da un viaggio a Pinerolo dove ha modo di confrontarsi con gli ingegneri dell'esercito francese, Vertova è ricevuto una seconda volta da madama reale che richiede nuovamente di visionare i disegni relativi a Malta, alla presenza del marchese di Agliè, del conte d'Agliè e di Carlo di Castellamonte [FIG. 8 y 8bis].

Si depongono temporaneamente le armi, si bloccano momentaneamente le ostilità, ci si confronta per il bene dell'Europa intera: le fortificazioni di Malta sono il baluardo della cristianità nel Mediterraneo che si oppone al mondo «infedele»; le nazioni cristiane devono collaborare al loro miglioramento. Vertova si reca a Felizzano, nei pressi di Alessandria (in mano agli spagnoli di Leganès) dove è stato organizzato un incontro tra i massimi esperti di fortificazioni dell'esercito spagnolo. Qui si riuniscono (e ce lo racconta sempre Vertova nel suo diario) gli alti comandi spagnoli tra cui Leganés, don Francisco de Melos, don Alvaro de Melos, il conte Ferrante Bolognini, don Martin d'Aragona e Juan de Garay; anche padre Camassa ha modo di esprimere un parere

FIG. 8. *Vero disegno delle forticationi sotto Turino 1640*, (ASCT, Collezione Simeom, D 138).

FIG. 8 BIS. *Particolare del disegno precedente con la posizione delle truppe del marchese di Leganès e il "Valentino di Madama.*

tecnico sui progetti portati da Vertova. Il coinvolgimento del matematico gesuita nelle questioni militari, nelle vesti di consigliere e forse anche progettista per il marchese di Leganés, è giustificato dal fatto che è fra i primi a introdurre un metodo di calcolo e progetto più veloce, utile a un veloce schieramento delle truppe in battaglia[23]. Dopo questa serie di incontri con spagnoli, francesi, con Carlo di Castellamonte e Cristina di Francia, Vertova si sposta a Milano per confrontarsi con Giuseppe Barca, che sta scrivendo il trattato *Breve compendio di fortificatione moderna* (Milano, 1639) pubblicato subito dopo la sua morte.

Un'altra protagonista di questa storia, come detto, è Cristina, madama reale: nella rete tessuta da Carlo Emanuele I per inserire il ducato di Savoia in una strategia europea, Cristina di Borbone, sorella di Luigi XIII, figlia di Enrico IV e di Maria de' Medici, è data in sposa al giovane Vittorio Amedeo[24]. E'rafforzata in questo modo l'alleanza franco-sabauda, orientando la politica del ducato verso una linea sempre più dichiaratamente antispagnola. Le nozze sono celebrate nella cappella del Louvre il 10 febbraio 1619, giorno del compleanno della tredicenne Chrestienne.

Cristina giunge a Torino nella primavera del 1620: è una giovane il cui futuro è stato piegato alla politica internazionale e alla necessità di ricercare un ulteriore legame tra due potenze confinanti. Per l'ingresso di Cristina, la città disegnata da Ascanio Vitozzi e da Carlo di Castellamonte prende vita: i palazzi diventano un fondale animato da statue allegoriche, la porta della «città nuova» è un ingresso monumentale all'ampliamento meridionale, inaugurato in tale occasione. L'artefice del progetto urbanistico che muove dal piano vitozziano e ne innesca la realizzazione è l'architetto Carlo di Castellamonte,

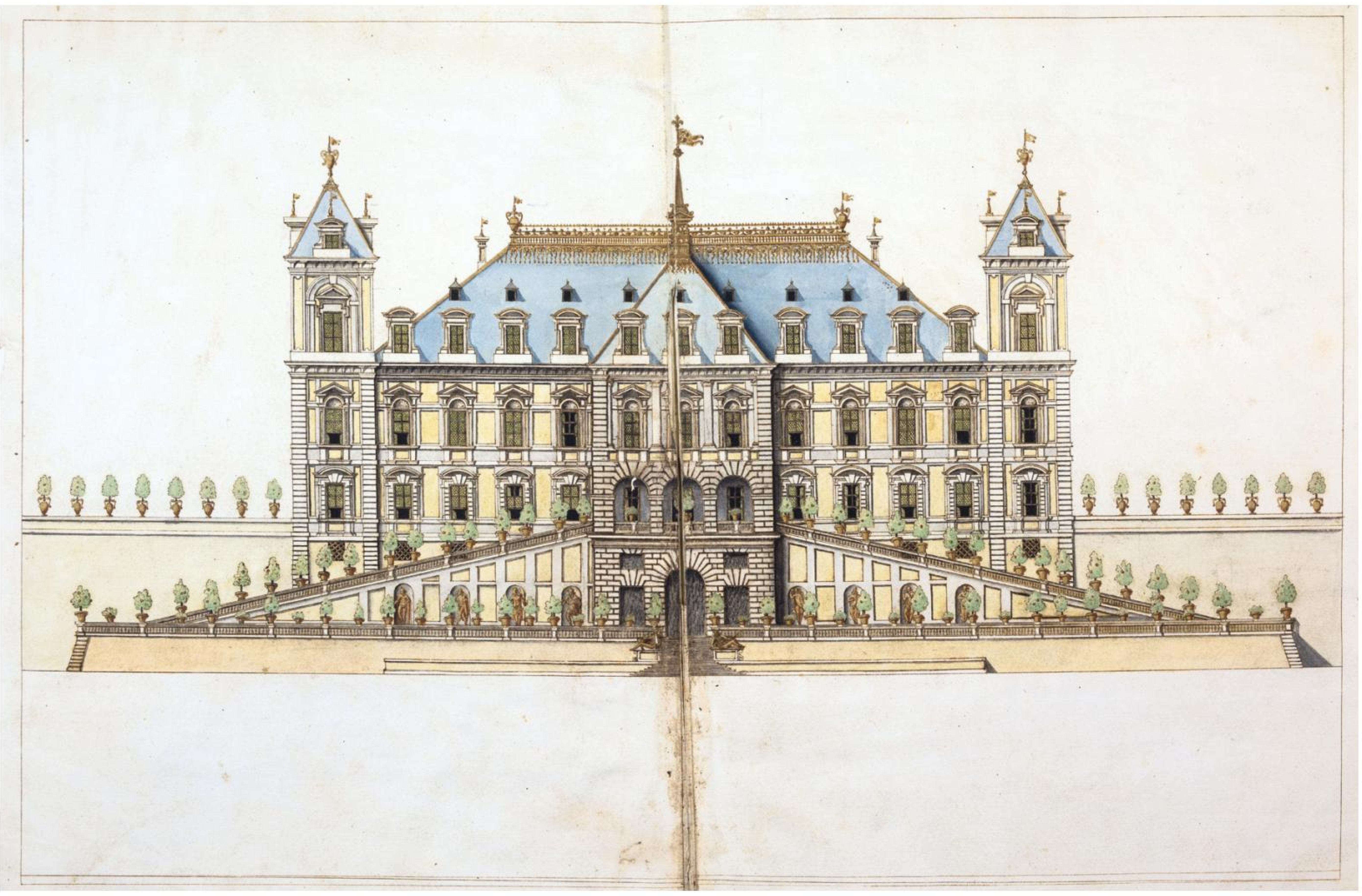


FIG. 9. *Prospetto del Valentino verso fiume, scuola castellamontiana [anni venti del XVII secolo]*. Biblioteca Nazionale di Torino, Q I 65-002.

sovrintendente a tutti i cantieri ducali. Nel 1630, in seguito alla morte del padre, Vittorio Amedeo I sale sul trono con al fianco Cristina; dopo Ludovica (1629), nel 1632 nasce l'erede maschio Francesco Giacinto e dopo due anni Carlo Emanuele. I Savoia sin dal XV secolo aspirano al titolo regio e rivendicano i propri diritti sul regno di Cipro; in occasione della nascita del primogenito, Cristina assume l'appellativo di «*madame royale*». Nel 1637, la morte del duca improvvisa, e per alcuni anche sospetta, spinge Cristina ad assumere la reggenza in qualità di tutrice di Francesco Giacinto. Una francese sul trono sabaudo non è di certo accolta di buon grado, in particolar modo dai fratelli del duca defunto, i «cognati» principe Tommaso e cardinal Maurizio, protagonisti della fronda filo-spagnola che serpeggia da anni nella corte torinese. La situazione si inasprisce maggiormente nel 1638, quando muore il piccolo Francesco Giacinto; Carlo Emanuele di soli quattro anni, malato di vaiolo, pare troppo cagionevole di salute per garantire la successione alla dinastia. Il pericolo che il ducato si trasformi in un delfinato della Francia, perdendo la propria autonomia, accentua l'attrito tra «principisti» filo-spagnoli e «madamisti» filo-francesi, causando l'esplosione della guerra civile, replica nei territori piemontesi degli scontri che affliggono da decenni l'Europa e che vedono contrapposte Francia e Spagna.

Al Valentino, sua residenza privilegiata, Cristina si circonda di consiglieri e collaboratori, tra cui Filippo d'Agliè e Carlo di Castellamonte; qui incontra ambasciatori e visitatori illustri, amministra il potere, dando alla dimora suburbana un grande valore simbolico [FIG. 9]. Qui incontrerà Vertova, dimostrando, come detto, una buona conoscenza dell'arte fortificatoria. Quando Cristina quattordicenne giunge a Torino novella sposa è altamente improbabile che abbia potuto acquisire alcuna competenza in campo strategico-militare da bambina in Francia. Più verosimile che, al fianco del marito, principe ereditario e poi regnante, abbia potuto assistere agli incontri con Carlo di Castellamonte e con gli altri ingegneri militari del ducato imparando, in questo modo, a conoscere la corretta terminologia e i primi rudimenti dell'arte del fortificare: una donna caparbia come Cristina ha sicuramente avuto varie occasioni per apprendere molto. Nel momento in cui, vedova, acquisisce la reggenza e deve governare uno stato attaccato dalla Spagna, deve collaborare in maniera sempre più serrata con Castellamonte. La conoscenza di terminologie e strategie diventa basilare per il suo nuovo ruolo. La giovane donna che incontra Vertova al palazzo del Valentino è preparata e interessata alle questioni militari.

Il luogo dell'incontro non è casuale: Cristina è costretta al capezzale del piccolo Francesco Giacinto gravemente malato, che morirà il 4 ottobre 1638. Non vuole lasciare il palazzo che, invece, abitualmente non è sede della corte. Il cantiere con la regía di Carlo di Castellamonte è in atto, pur avendo subito un rallentamento a causa dello scoppio della guerra civile e dell'assedio di Leganés. Mentre procedono i lavori di ampliamento e di ridefinizione architettonica, per volontà di Cristina di Francia si avvia la decorazione dei due appartamenti del piano nobile, identici per numero di locali e disposizione, differenti negli apparati decorativi[25]. È progettato un ciclo decorativo fastoso in stucchi e pitture, cui si accompagnano preziosi «corami» di rivestimento delle pareti: il racconto figurato evoca l'esaltazione della dinastia sabauda, dell'alleanza con la Francia e dell'ascesa al trono della coppia ducale. La vedovanza e la reggenza, le difficoltà della guerra civile e dell'attacco sferrato da Leganés causeranno una variazione dei temi nell'appartamento

bianco, l'ultimo ad essere decorato. Le doti necessarie per regnare, suggerite al giovane erede, sono quelle che Cristina deve esibire quotidianamente per conservare il potere: l'arte della guerra, della diplomazia, dell'architettura al servizio dello Stato.

PERCHÉ. SPIARE È CONOSCERE

Nel mese di ottobre del 1638 ad Alessandria, una tra le più importanti piazzeforti dello stato di Milano, si svolge l'interrogatorio a un frate napoletano[26]. Fra' Paolo d'Angilis è stato catturato dagli uomini di Leganés a Mortara ed è accusato di tradimento. È in possesso di un passaporto firmato dal cardinal Louis de Nogaret de La Valette d'Épernon, luogotenente generale delle armate del Re di Francia, di un secondo lasciapassare firmato dall'ambasciatore dei Savoia a Roma; gli sono state ritrovate, inoltre, monete francesi che, minacciato, dichiara di aver ricevuto come pagamento per i suoi servigi. Testimonia contro di lui un militare che l'ha accompagnato per parte del viaggio e che mette a verbale il comportamento sospetto del frate, sempre timoroso di incappare nei militari spagnoli, pur spostandosi tra Felizzano, Alessandria, Breme, Mortara, territori lombardi e, quindi, altamente presidiati. Lo stesso frate ha stracciato il proprio passaporto pur di non presentarlo ai militari spagnoli di guardia alla porta di Breme. Un atteggiamento ambiguo che non fa che aggravare i sospetti: gli spagnoli sono sicuri di avere catturato una spia dei francesi, mandata a carpire segreti e a riferirli a La Valette.

Studi recenti hanno dimostrato come François Leclerc du Tremblay, un frate cappuccino francese, abbia istituito un servizio segreto posto ai comandi di Richelieu: i frati sono agenti dell'*intelligence* capaci di raccogliere tutte le informazioni riservate nelle varie zone di conflitto. Con ogni probabilità fra' d'Angilis fa parte della rete di spie intrecciata da Richelieu, tesa a ottenere informazioni sulle zone appena cadute in mano agli spagnoli con l'obiettivo di sferrare il contrattacco. I francesi, ma non mancano religiosi-spie al soldo degli spagnoli, pensano che un uomo di chiesa attiri meno l'attenzione e possa agire indisturbato. Il frate napoletano parla spagnolo e si può muovere nei territori del Milanesado senza difficoltà. Ammetterà, nel corso dell'interrogatorio, di conoscere personalmente militari napoletani presenti nell'accampamento di Leganés: è, quindi, l'infiltrato ideale.

Come detto, il 1638 è un anno cruciale per lo scontro nel nord della penisola italiana e il confine tra Milanesado e ducato sabaudo è in continuo fermento: gli eserciti si scontrano, le diplomazie si confrontano, i lavori di potenziamento alle fortificazioni si susseguono. La conoscenza (immediata e in alcuni casi «rubata») diventa essenziale per sferrare attacchi o programmare una solida difesa: risulta necessario servirsi di «insospettabili viaggiatori» per avere informazioni aggiornate.

La stessa presa di Breme, così decisiva, è stata possibile grazie alle spie (in questo caso al soldo degli spagnoli)[27]: il governatore francese Mongaillard, pur di non limitare le entrate provenienti dal mercato cittadino su cui lucra (e per questo verrà poi condannato e decapitato), non ha controllato e limitato gli ingressi in città; questo ha permesso alle spie spagnole di entrare e relazionare a Leganés sull'esiguo numero di militari di guardia («infermo e malconcio era lo scarso presidio»)[28], e sullo stato dei bastioni di

FIG. 10. *G. B. Gallo cugnato del cavalier Tensin, Casale, s.d. [XVII secolo]*, (British Library, Cartographic Maps, K.Top.78.31.b, vol.II.8).

semplice terra battuta compromessi dalle piogge e dalle gelate dell'inverno appena trascorso. Dopo la conquista, Leganés, consapevole dello stato di abbandono delle fortificazioni (che ha giocato a suo favore in fase di attacco), comprende la necessità di un potenziamento immediato: l'obiettivo dell'attività di spionaggio di fra' d'Angilis è comprendere l'entità dei lavori in corso e aggiornare velocemente i francesi.

Il verbale dell'interrogatorio al frate cappuccino (durato più giorni) documenta la fitta rete di collaborazionisti, spie, fiancheggiatori esistente tra gli uomini di chiesa, i cortigiani, i militari. Il frate, minacciato di morte dagli spagnoli, dopo aver tentato di negare ogni coinvolgimento, ammette il suo ruolo e racconta le ultime settimane sin da quando, ai primi di settembre, è stato contattato a Roma dal cardinale Antonio Barberini, di cui è risaputo il collaborazionismo con i francesi, che lo ha inviato con passaporto e denaro fino a Torino per consegnare dei messaggi segreti all'ambasciatore francese e al segretario privato di madama reale [FIG. 10]. Una missione importante e delicata: gli stessi spagnoli non si capacitano del perché sia stata affidata a un «semplice» frate senza esperienze pregresse nel campo dello spionaggio. Dalla capitale sabauda il religioso è stato inviato prima a Casale Monferrato (indipendente da Piemonte e Spagna) e a Felizzano dove il cardinale de La Valette gli ha assegnato un compito cruciale: recarsi a Breme, a Vercelli, a Mortara e al forte di Sandoval, per consegnare messaggi e spiare i lavori in corso, a rischio della sua stessa vita. Breme e Vercelli sono da poco entrate

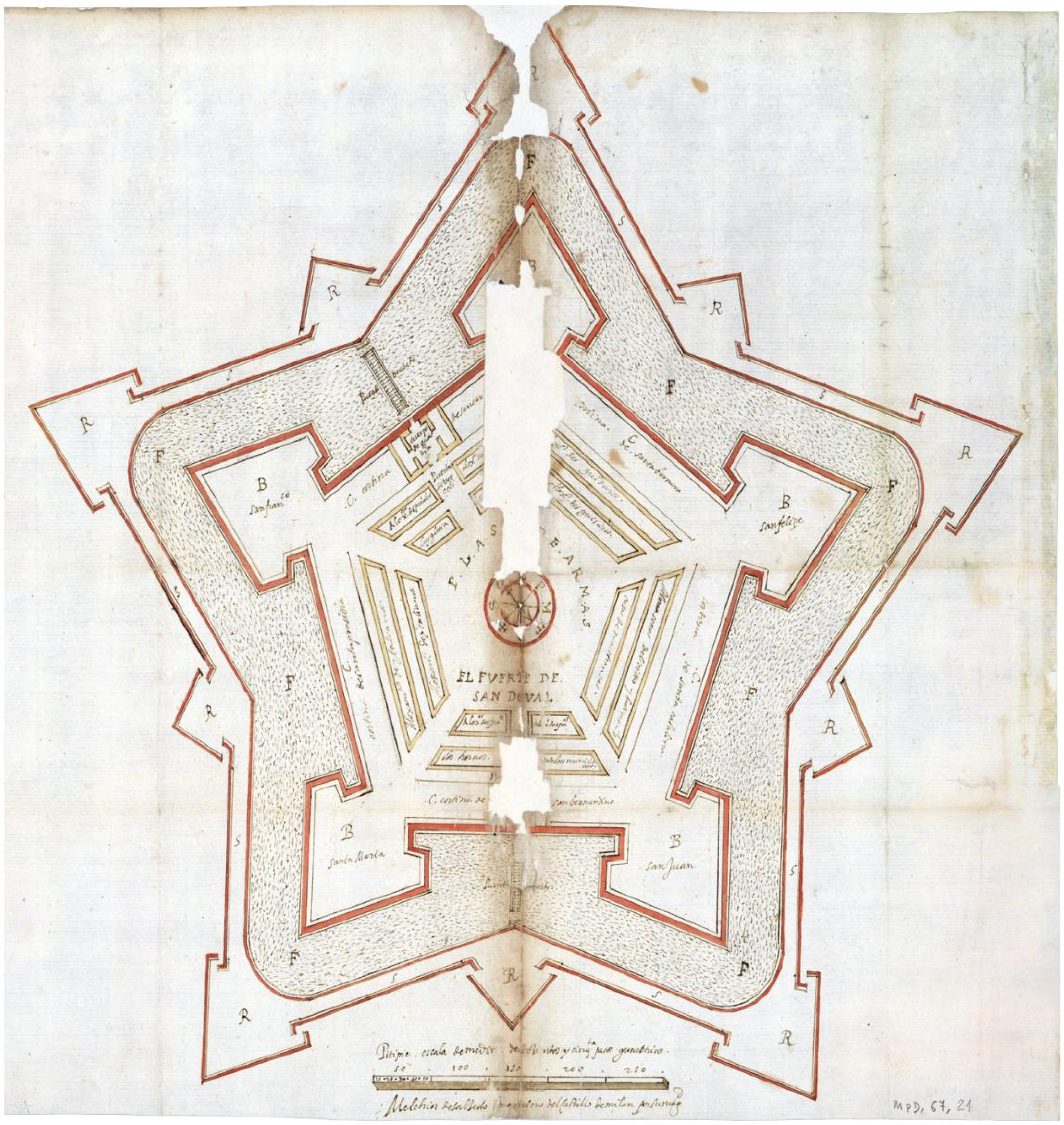


FIG. 11. *El fuerte de San Doval, [prima metà XVII secolo]*, España. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas, MPD, 67,021.

a far parte del sistema difensivo lombardo e fervono i lavori di ammodernamento: il frate ha il compito di relazionare a La Valette circa i cantieri. Con diversi sotterfugi, raccontati nel verbale, si nasconde nei pressi dei bastioni per sfuggire al controllo dei militari di guardia e prende le misure «a passi andanti». Pur non essendo un tecnico è sua intenzione riportare con dovizia di particolari i lavori in atto. Si muove «con destrezza» come gli è stato suggerito dall'ambasciatore francese a Torino: è consapevole di tenere un comportamento non adatto a un uomo di chiesa e rivela ai suoi carcerieri di temere la scomunica papale.

Sandoval è un forte costruito dagli spagnoli nel 1614 di fronte a Vercelli su progetto dell'ingegnere parmense Claudio Cogorano (o Cogorani) per controllare i collegamenti viari e le mosse dei piemontesi: sulla sponda sinistra del fiume Sesia, ha una pianta pentagonale bastionata ed è circondato da un largo fossato [FIG. 11]. Al suo interno sono costruiti quartieri militari, stalle, scuderie, magazzini e una polveriera, le case del governatore e degli ufficiali, una chiesa. Sandoval è un tassello fondamentale nella difesa lombarda: conoscerne i punti deboli per i francesi potrebbe essere cruciale. Proprio lì il frate deve contattare un collaboratore dei francesi, di cui neanche sotto tortura confessa il nome, e consegnargli un messaggio de La Valette.

Il padre cappuccino non riesce a portare a termine l'incarico: quanto spiato, memorizzato e annotato non giungerà mai a La Valette; i messaggi, invece, saranno tutti

recapitati ai fiancheggiatori francesi. Catturato a Felizzano, sulla via del ritorno verso l'accampamento francese, viene lungamente interrogato dagli spagnoli. A dimostrazione di quanto sia importante per l'esercito di Leganés individuare chi tradisce e collabora con il nemico, l'interrogatorio dell'oscuro frate è condotto da due dei più fedeli collaboratori del governatore: Francisco de Melo, ambasciatore spagnolo a Genova, e l'abate don Alonso Vasquez «muy confidente del señor marqués». Il verbale si interrompe bruscamente dopo una quarantina di pagine con diverse ammissioni e molti «non ricordo»; la sorte del frate traditore non è indicata. I francesi dovranno trovare altri informatori per conoscere i lavori in corso alle fortificazioni spagnole. Recenti ricerche condotte nell'archivio di Simancas hanno permesso di conoscere il futuro del frate spia: è imprigionato, dopo l'interrogatorio, a Milano e ancora dopo cinque anni si cerca uno scambio con un militare spagnolo, prigioniero in mano ai francesi.

Il verbale dell'interrogatorio, dal momento in cui il frate cessa di negare il suo coinvolgimento e si rassegna ad ammettere quanto compiuto, è un racconto puntuale del territorio attraversato: i pericoli, i sotterfugi, i cantieri spiati, le dimensioni misurate in maniera rocambolesca. Le piazzeforti assediate, espugnate, passano di mano e successivamente sono riconquistate; è una situazione geopolitica in costante mutamento. Ogni mezzo deve essere usato per detenere l'arma più importante: la conoscenza.

ABBREVIAZIONI

AGS: Archivo General de Simancas
ASMi: Archivio di Stato Milano
BNE: Biblioteca Nacional de España
MCT: Musei Civici Torino

NOTAS

*Este trabajo se enmarca en el proyecto de I+D+i "Cartografías de la ciudad en la Edad Moderna: relatos, imágenes, interpretaciones" (PID2020-113380GB-I00 / AEI / 10.13039/501100011033), financiado por la Agencia Estatal de Investigación (Ministerio de Ciencia e Innovación).

1. COGNASSO, 1971.
2. CÁMARA MUÑOZ, 2005.
3. COLMUTO ZANELLA, 1999; GIANNINI, 2000; BRUNELLI, 2014.
4. DAMERI, 2013.
5. DAMERI, 2016 b.
6. VIGANÒ, 2007. AGS, *Estado,* leg. 1926, pp. 141-154. Gaspare Baldovino, capitano di fanteria, ingegnere militare al servizio di Flippo III e Filippo IV, forse di origine fiamminga (Gaspard Baudoin), al servizio della corona spagnola dal 1620 circa, è impegnato sul confine occidentale dello stato di Milano nell'ambito della guerra con il Piemonte.
7. ASMi, *Uffici e Tribunali Regi,* p.a., cart. 745, fasc. Prestino.
8. DAMERI, 2017. AGS, *M.P.y D.,* V-111. Francesco Prestino, ingegnere camerale e militare, soldato di professione, «ingegnere maggiore dell'esercito di sua maestà nostro signore nel Stato di Milano». Maestro di Gaspare Beretta, già presente nell'as-

sedio di Norimberga del 1632.
9. GIUSTINA, 2007.
10. VIGLINO DAVICO, 2005.
11. PANTLE, 2020.
12. COMOLI MANDRACCI, 1988; MERLOTTI, ROGGERO (a cura di), 2016. Carlo di Castellamonte attua il piano grandioso di Ascanio Vitozzi che prevede la completa trasformazione da città quadrata a mandorla fortificata «alla moderna». Firma progetti per le fortificazioni di Verrua, Nizza Marittima, Avigliana, Demonte, Ottaggio, Vercelli.
13. ARROYO MARTIN, 2013; Pérez Preciado, 2010. *Plantas de las plazas que redimió, fortificó, yganó,* [...] *el Ex.mo S.or Marques de Legánes* [...], datato 1 gennaio 1641 e senza firma, (BNE, ms. 12726).
14. DAMERI, 2015.
15. ROSSO, 2009.
16. FERRETTI, 2017.
17. DE LUCCA, 2001.
18. DE LUCCA, 2001.
19. MERLOTTI, ROGGERO (a cura di), 2016.
20. DAMERI, 2019.
21. MCT, 2698/DS.
22. DE LUCCA, 2001.
23. DAMERI, 2015.
24. ROSSO, 1994; FERRETTI (a cura di), 2017; ARNALDI DI BALME, RUFFINO, (a cura di) 2019.
25. ROGGERO, SCOTTI, 1994.
26. DAMERI, in corso di stampa. AGS, *Estado*, leg. 3348. Alessandria, 12 novembre 1638.
27. MARTÍNEZ LAÍNEZ, 2021.
28. CASALIS, 1833-1855.

BIBLIOGRAFÍA

ARNALDI DI BALME, C., RUFFINO, M. P. (eds.) (2019), *Madame reali: cultura e potere da Parigi a Torino: Cristina di Francia e Giovanna Battista di Savoia Nemours, 1619-1724*. Genova, Sagep.

ARROYO MARTIN, F. (2013), *El gobierno militar en los ejércitos de Felipe IV: el marqués de Leganés*. Madrid, Ministerio de Defensa.

BRUNELLI, G. (2014), *Francesco Paciotti, in Dizionario Biografico degli italiani*. Roma, Treccani, vol. 80.

CÁMARA MUÑOZ, A. (coord.) (2005), *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII. Madrid*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica.

CASALIS, G. (1833-1855), *Dizionario Geografico Storico-Statistico-Commerciale degli Stati Di S. M. Il re di Sardegna*. Torino, G. Maspero e G. Marzorati, p. 621.

COGNASSO, F. (1971), *I Savoia*, Milano, Dall'Oglio.

COLMUTO ZANELLA, G. (ed.) (1999), *Territorio e fortificazioni*. Bergamo, Edizioni dell'Ateneo.

COMOLI MANDRACCI, V. (1983), *Torino*, Bari Roma, Laterza.

DAMERI, A. (2013), *Le città di carta. Disegni dal Krigsarkivet di Stoccolma*. Torino, Politecnico di Torino.

DAMERI, A. (2015) *Progettare le difese: il marchese di Leganés e il padre gesuita Francesco Antonio Camassa, esperto di arte militare,* en RODRÍGUEZ NAVARRO, P. (coord.) *Defensive Architecture of the Mediterranean XV to XVIII centuries*, vol. I. Valencia, Editorial Universitat Politécnica de València, pp. 29-36.

DAMERI, A. (2016a) *La difesa di un confine. Le città tra Piemonte e Lombardia nella prima metà del XVII secolo*, en CÁMARA MUÑOZ A. (coord.), *El dibujante ingeniero al servicio de la monarquia hispanica. Siglos XVI-XVIII*. Madrid, Fundación Juanelo Turriano, pp. 271-293.

DAMERI, A. (2016b), *Servitore di due padroni. Gabrio Busca, ingegnere militare tra Piemonte e Spagna,* en *International Conference on Modern Age Fortifications of the Mediterranean Coast Fortmed 2016*. Firenze, Università di Firenze, pp. 71-78.

DAMERI, A. (2017) *Francesco Prestino and Giacomo Tensini, engineers at the service of the king of Spain. Fortifications reinforcement, cities drawings*, en ECHARRI, V. (coord.) *Defensive architecture of the mediterranean XV to XVIII centuries*, vol. 5. Alicante, Editorial Publicacions Universitat d'Alacant, pp. 159-166.

DAMERI, A. (2019), *«e della professione del fortificare intendente così bene le regole e i termini che può farne giudizio». Cristina di Francia, duchessa di Savoia e Carlo di Castellamonte «Sovrintendente alla Fortezze»*, en CÁMARA MUÑOZ, A. (coord.), *«Ser hechura de»: ingenieria, fidelidades y redes de poder en los siglos XVI y XVII*. Madrid, Fundación Juanelo Turriano, pp. 101-115.

DAMERI, A. (publicación en curso), *Al soldo di Richelieu: un frate spia e i lavori di potenziamento alla piazzaforte spagnola di Breme*, en *Defensive architecture of the mediterranean XV to XVIII centuries*, International Conference on Fortifications of the Mediterranean, (Pisa marzo 2023).

DE LUCCA, D. *(2001), Giovanni Battista Vertova. Diplomacy warfare and military engineering practice in early seventeenth century Malta. Malta,* University of Malta, International Institute for Baroque Studies.
FERRETTI, G. (ed.) (2017), *L'État, la cour et la ville Le duché de Savoie au temps de Christine de France (1619-1663)*. Paris, Classiques Garnier.
GIANNINI, M. C. (2000), *Difesa del territorio e governo degli interessi. Il problema delle fortificazioni nello Stato di Milano (1594-1610),* pp. 279-344.
GIUSTINA, I. (2007), *Ricchino Francesco Maria*, en BOSSI P., LANGÉ S., REPISHTI F., *Ingegneri ducali e camerali nel Ducato e nello Stato di Milano (1450-1706) dizionario biobibliografico*, Firenze, Edifir edizioni, pp. 117-121.
MARTÍNEZ LAÍNEZ, F. (2021). *Espías del Imperio. Historia de los servicios secretos españoles en la época de los Austrias*. Barcelona, Espasa, pp. 27-28.
MERLOTTI, A., ROGGERO C. (ed.) (2016), *Carlo e Amedeo di Castellamonte. 1571-1683, ingegneri e architetti per i duchi di Savoia*, Roma, Campisano Editore.
PANTLE, C. (2020), *La guerra dei trent'anni. 1618-1648. Il conflitto che ha cambiato la storia d'Europa*, Milano, Mondadori (trad. Berlin, Ulstein BuchverlageGmbH, 2017).
PÉREZ PRECIADO, J.J. (2010), *El marqués de Leganés y las artes.* Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia, tesis doctoral.
ROGGERO, C. (2016), *Torino. Il castello del Valentino*. Torino, Il Quadrante.
ROGGERO, C., SCOTTI, A. (1994), *Il castello del Valentino*. Torino, Politecnico di Torino.
ROSSO, C. (1994), *Il Seicento*, en MERLIN, P., ROSSO, C., SYMCOX, G.W., RICUPERATI, G., *Il Piemonte Sabaudo. Stati e territori in età moderna*, en *Storia d'Italia*, VIII. Torino, UTET, pp. 215-227.
ROSSO, C. (2009), *Le due Cristine: madama reale fra agiografia e leggenda nera*, en VARALLO F. (ed.), *In assenza del re. Le reggenti dal XIV al XVII secolo (Piemonte ed Europa)*. Firenze, Olschki Editore, pp. 367-392.
SANCHEZ ROBIO R., TESTÒN NUNEZ I., SANCHEZ RUBIO CARLOS M. (coord.) (2004), *Imagenes de un imperio perdido. El atlas del Marqués de Helique. Plantas de diferentes Plazas de España, Italia, Flandes y las Indias.* Mérida, Presidencia de la Junta de Extremadura.
VIGANÒ, M. (2007), *Baldovino Gaspare [Balduini]*, en BOSSI P., LANGÉ S., REPISHTI F., *Ingegneri ducali e camerali nel Ducato e nello Stato di Milano (1450-1706) dizionario biobibliografico*. Firenze, Edifir edizioni, p. 38.
VIGLINO DAVICO, M. (ed.) (2005), *Fortezze «alla moderna» e ingegneri militari del ducato sabaudo*. Torino, Celid.

Volver al índice

5

Forasteras: artistas, científicas, reinas, monjas y nobles. Testimonios y silencios sobre paisajes y ciudades ajenas*

BEATRIZ BLASCO ESQUIVIAS
Universidad Complutense de Madrid

En los sucesivos diccionarios de la lengua castellana o española publicados aquí desde el siglo XVI se define al forastero como «el que no es del mesmo lugar ni de la mesma tierra» (Covarrubias, 1611); en 1726, el *Diccionario de Autoridades* admite la formación del término en femenino y amplía su significado a «lo que no es proprio del Lugar»; y en 2022, la RAE combina ambas acepciones en la definición «que es o viene de fuera del lugar». La extranjería conlleva necesariamente el viaje, la necesidad o voluntad de trasladarse del lugar de origen a otro ajeno en busca de aventuras, de formación, de nuevas oportunidades laborales o bien por imposiciones ineludibles.

El viaje formaba parte de la cultura de la Edad Moderna, a pesar de las dificultades que entrañaban los traslados por la incomodidad de los transportes, la precariedad de redes viarias, guías y mapas y, en fin, por los peligros que acechaban al viajero y que a menudo le ocasionaron desgracias, enfermedades y aún la muerte [FIG. 1]. Cada día conocemos más viajes condicionados por motivos muy diversos y protagonizados tanto por hombres como por mujeres que fueron de un sitio a otro movidos por su afán de conocimiento o su curiosidad, por la necesidad de propagar su fe o por el interés de contrastar opiniones y superar prejuicios, tal y como recomendó Descartes; otros abandonaron su lugar de origen en busca o como consecuencia de una oportunidad laboral y algunas mujeres –reinas o diplomáticas consortes– se vieron forzadas a ello por imperativos sociales y de género, según la cultura coetánea. Por su naturaleza, muchos viajes quedaban circunscritos a la esfera de lo privado y sus protagonistas no sintieron la necesidad de dejar constancia de los sentimientos e impresiones que

FIG. 1. Jan Brueghel El Viejo (1568-1625), *Paisaje con galeras*, 1603. Óleo sobre tabla. Madrid, Museo Nacional del Prado. Wikimedia Commons.

afloraron durante el trayecto o cuando llegaron a la ciudad de acogida, tras días, semanas o meses de azarosas travesías, quizá porque la intimidad de estas revelaciones se prestaba más al género epistolar que al de la crónica viajera. Es precisamente en las cartas donde hemos encontrado los escasos indicios de la desafección y soledad que sintieron en un país extranjero intelectuales como René Descartes (La Haye en Touraine, 1596-Estocolmo, 1650) o artistas como Filippo Juvarra (Mesina, 1678-Madrid, 1736), en ambos casos poco antes de morir[1]. En este sentido, y aunque disponemos de pocos testimonios, es fácil imaginar que las forasteras, incluso privilegiadas artistas cortesanas como Sofonisba Anguisola (Cremona, h. 1530-Palermo, 1626), Artemisia Gentileschi (Roma, 1593-Nápoles, 1652/1653), Luisa Roldán (Sevilla, 1652-Madrid, 1706), y muchas más que suma cada día la Historia del Arte, padecerían un doble extrañamiento por su condición de extranjeras y de mujeres, arrinconadas jurídica, moral, social y culturalmente en un mundo patriarcal, que infravaloró sus méritos y, después, silenció su existencia[2]. La inmensa mayoría de estas mujeres, al igual que sus homólogos varones, no dejaron constancia escrita de los lugares por donde pasaron y en los que vivieron, salvo tal vez en una correspondencia privada aún por localizar. No sabemos, por tanto, qué pensaban acerca de sus ciudades o cómo reaccionaron ante la visión, por vez primera, de un paisaje nuevo y desconocido, amenazante o placentero. Quizá, en este último caso, porque la contemplación y aprovechamiento intelectual y literario del paisaje (término que no aparece en el *Tesoro* de Covarrubias y que el *Diccionario de Autoridades* define como «pedazo de país en la pintura») es una construcción de la cultura humanista que ni estaba al alcance de todos ni se consideraba tan necesaria como hoy en día, pese a las excelentes evocaciones que, desde Petrarca, nos han dejado muchos poetas y escritores. Según el carácter del viaje y la condición de la viajera lo más frecuente es que no haya alusiones al paisaje, salvo para evidenciar un peligro o una dificultad. Para ello y para otro tipo de relatos, más públicos y mundanos, hemos de esperar a las narraciones de algunas viajeras ilustres que disfrutaron en el

FIG. 2. Élisabeth Sophie Chéron (1648-1711) [P] y Pierre-François Basan (1723-1797) [G], *Retrato de Marie-Catherine Le Jumel de Barnevilles, Baronesa d'Aulnoy (1650-1705)*, estampa. Versalles, Palacio de Versalles. Wikimedia Commons.

lugar de acogida una posición tan privilegiada como la que traían de casa, por lo que pudieron invertir su tiempo en referir las novedades, diferencias, similitudes…, todo aquello que llamaba su atención y era digno de ser tenido en cuenta para construir un relato adecuado a sus intereses políticos, ideológicos, sociales y también nacionales. La más conocida es, sin duda, Madame D'Aulnoy, escritora culta y profesional de cuya presencia en España se ha dudado, aunque no hemos dejado de apreciar sus jugosos y reveladores comentarios sobre nosotros[3]. [FIG. 2] A diferencia de algunas diplomáticas consortes, la condesa no viajó al amparo de un hombre o en misión oficial, lo que puede servir para explicar la viveza y mundanidad de sus historias, en las que incluye también informaciones no siempre veraces, pero siempre reveladoras, sobre la corte, las fiestas y otros sucesos entre los que emerge la imagen de la ciudad o de alguno de sus escenarios más representativos, sirviendo su relato como altavoz de las grandezas, miserias y rarezas del país extranjero. Idéntica vivacidad, y algo más de nobleza y de

poesía, contienen las descripciones de los paisajes por donde transitó la condesa y cuyos recuerdos dan forma a algunas de las páginas más bellas de su relato.

En el texto que sigue se analizan los relatos o los elocuentes silencios de diferentes forasteras elegidas en función de su «tipología». Empezamos por una artista y científica cuyos estudios la llevaron a protagonizar un viaje de todo punto excepcional: en 1699, sin el amparo o la compañía de un hombre, una mujer de 52 años emprendió una travesía transoceánica para realizar una investigación financiada por ella misma. Le siguen dos reinas consortes, pero sin mucha suerte, que renunciando a su pasado y extrañándose de sí mismas, tal y como se exigía a las mujeres de su estado, emprendieron un viaje hacia un futuro incierto y preñado de responsabilidad histórica para desposarse con un monarca, engendrar hijos varones y garantizar así la continuidad dinástica; tras la fastuosidad de su apariencia y los privilegios de su nueva vida, estas reinas encarnan quizá la condición de forastera en su vertiente más extrema, pues el suyo era un viaje sin retorno. Viene después una monja reformadora, viajera y fundadora, que dejó huella de su paso en toda España y fuera de ella, e hizo gala en sus escritos de un don especial para el relato directo, ágil y no exento de retranca, aunque su idea del decoro frenó su pluma y nos priva hoy de saber, salvo excepciones, la impresión que le causaron las ciudades donde estuvo y los parajes que recorrió. Concluimos con la autobiografía redentora de una noble italiana a la fuga y la crónica ya mencionada de la condesa D'Aulnoy, sin duda, la más sustanciosa de todas, aunque también la más conocida y estudiada, lo que nos exime de centrar en ella la atención.

MARIA SIBYLLA MERIAM. VIAJERA POR EL CONOCIMIENTO

Los avances científicos y el desarrollo de la óptica ayudaron a desvelar en el siglo XVII un universo desconocido, inabarcable y misterioso, que fascinó tanto a los científicos como a los artistas encargados de representar la realidad, despertando en ambos un entusiasmo por la Naturaleza y la experimentación del mundo real que a menudo los llevó a colaborar y, en ocasiones, originó largas y azarosas travesías hasta lugares remotos[4]. Uno de los casos más importantes fue, sin duda, el de la pintora y entomóloga alemana María Sibylla Merian (Fráncfort, 1647-Ámsterdam, 1717)[5]. Nacida en el seno de una familia de artistas vinculados al estudio y representación del mundo natural, desde su infancia María mostró una singular fascinación por las metamorfosis de algunos insectos, que observó incansable durante toda su vida. Tras completar su formación en dibujo, pintura y grabado, se casó con el discípulo preferido de su padre, el pintor Johann Andreas Graff (1636-1701), y se instaló en Nuremberg. Aquí publicó varios libros de flores (1675-1680) y otro innovador y pionero sobre la transformación de las orugas[6], todos iluminados con una intención que trasciende la práctica artística de dibujos de flores, a menudo realizados por pintoras, y preludia la ilustración científica botánica. En 1686, sin su marido, pasó a los Países Bajos y se unió a la estricta comunidad labadista de Wieuwerd (Frisia), que abandonó en 1691 con sus dos hijas, también pintoras, para instalarse definitivamente en Ámsterdam, capital comercial del mundo y meca de viajeros, artistas y científicos, así como de escritores e impresores, por su

FIG. 3. Maria Sibylla Meriam (1647-1717), *Autorretrato de Meriam*. Lámina grabada y coloreada a mano, en M. S. Meriam, Erucarum ortus, alimentum et paradoxa metamorphosis, Ámsterdam, Johannes Oosterwijck, 1718. Wikimedia Commons.

tolerancia política y religiosa. En Ámsterdam pudo ver las exóticas plantas traídas de América, África y el Pacífico por los comerciantes holandeses de la Compañía de las Indias Orientales y frecuentó a los principales científicos y coleccionistas de la ciudad, expertos en botánica e historia natural, que reconocían la importancia de sus libros [FIG. 3]. Ella misma lo relata en el prólogo de su obra más famosa:

> En Holanda vi las bellas criaturas traídas de las Indias Orientales y Occidentales. Fui afortunada por contemplar la valiosa colección del doctor Nicolaes Witsen, alcalde de Ámsterdam y director de la Sociedad de las Indias Orientales, así como la del noble señor Jonas Witsen, secretario de esta misma ciudad. También pude ver las colecciones del doctor en medicina y profesor de anatomía y botánica Fredericus Ruysch [padre de la pintora Rachel Ruysch], y del señor Livinus Vincent y de muchas otras personas. En estas colecciones encontré innumerables insectos, cuyos orígenes y reproducción eran desconocidos, planteándose la pregunta de cómo se transforman, comenzando por su paso de orugas a crisálidas y así sucesivamente. Esto me animó a emprender un largo y soñado viaje a Surinam a fin de poder proseguir mis investigaciones[7].

Tras vender su extensa colección de pinturas de plantas, frutas e insectos, así como los numerosos especímenes adquiridos en Alemania y Países Bajos y otros procedentes

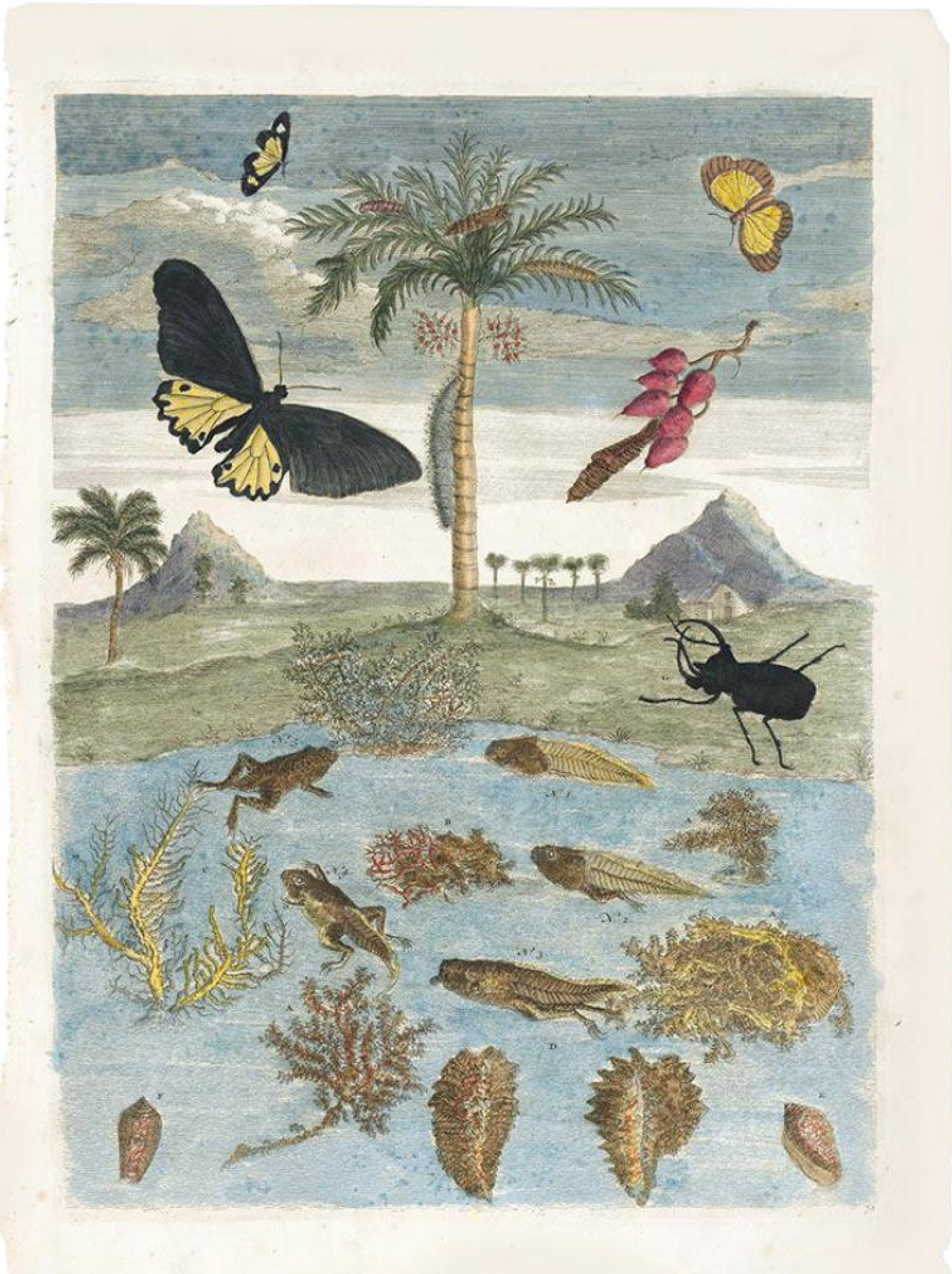


FIG. 4. María Sibylla Merian (1647-1717), Escarabajo ciervo y palmera. Lámina 72, grabada y coloreada a mano, *Metamorphosis Insectorum Surinamensium*, La Haya, Pierre Gosse, 1726. Wikimedia Commons.

FIG. 5. María Sibylla Merian (1647-1717), Piña. Figura I. Lámina grabada y coloreada a mano, *Metamorphosis Insectorum Surinamensium*, Amsterdam, Gerardum Valk, 1705. Wikimedia Commons.

de las Indias orientales y occidentales, el 10 de julio de 1699, con 52 años, Merian embarcó con su hija Dorothea rumbo a Paramaribo, capital de Surinam, en una travesía de tres meses. Allí pasaron dos años coleccionando, estudiando, dibujando y documentando plantas e insectos de la región, muchos de ellos desconocidos en Europa, con la única ayuda de los esclavos y nativos ocupados en las explotaciones azucareras de la colonia holandesa. En el comentario a una de sus láminas, Merian refirió con crudeza el maltrato que se daba a los esclavos y las consecuencias de estos abusos, así como se mostró en contra de las plantaciones foráneas que arrasaban los plantíos de especies autóctonas comestibles, por lo que hoy se considera madre de la ecología[8]. Atenta a sus insectos y a las duras condiciones de vida, Merian no incluyó en su tratado reflexiones sobre Paramaribo o sobre los bellos y exóticos paisajes tropicales en los que transcurrían sus investigaciones y que sólo asoman tímidamente en algunas de sus láminas [FIG. 4]. Tras contraer una enfermedad tropical y regresar a Ámsterdam, encargó una serie de grabados en cobre para ilustrar el desarrollo de sus investigaciones sobre los artrópodos de Surinam y compuso un libro con bellas y demostrativas láminas, dibujadas e iluminadas por ella misma, que publicó a sus expensas en una cuidada edición en latín *Metamorphosis insectorum Surinamensium* (Amsterdam, Gerardum Valk, 1705); en él describe –con la sola elocuencia de la imagen y un breve texto aparte– las metamorfosis de los insectos en relación con sus respectivas plantas alimenticias [FIG. 5][9]. Merian otorgó protagonismo a muchas especies del Nuevo Mundo, no sólo insectos, apenas estudiadas por los naturalistas y entomólogos precedentes, «observados por una

mirada conocedora y descritos por alguien en estrecho contacto con las comunidades científicas de Europa»[10]. Sin embargo, no formó parte de ninguna sociedad científica ni obtuvo reconocimiento oficial por sus hallazgos, aunque su actividad pictórica y sus investigaciones le proporcionaron un desahogado medio de vida y le permitieron formar parte de los círculos intelectuales de Ámsterdam, gozando de una fama y reconocimiento que se acrecentaron tras su muerte gracias a las sucesivas reediciones de su principal obra[11].

MARÍA LUISA DE ORLEANS Y MARIANA DE NEOBURGO. VIAJERAS FORZOSAS POR RAZÓN DE ESTADO

Las reinas consortes constituyen quizá la forma más radical de extrañamiento, pues saben que, una vez abandonada la casa materna y emprendido el camino que las conducirá hasta el marido, nunca regresarán a su lugar de origen y, con frecuencia, morirán pronto en el empeño de suministrar un heredero varón a la corona. Como es lógico, ya que no formaba parte de su cultura ni estaba previsto en el estricto protocolo que regía su vida y su destino, ninguna plasmó en un documento los sentimientos y emociones que marcaron este recorrido sin retorno. Tampoco escribieron durante el traslado sus impresiones sobre los caminos, el paisaje o las poblaciones y festejos que celebraban el paso de su comitiva, o sobre la ciudad que las recibía engalanada y marcaba el fin del trayecto y el inicio de su nueva vida. Esta tarea recaía en los cronistas que, con tono encomiástico, suavizaban las penurias y dificultades del itinerario y construían el relato oficial del viaje, incluyendo pormenores sobre el atuendo de la reina, el idioma en el que hablaba, su peinado y otros muchos aspectos de interés político, que evidenciaban el grado de «hispanización» de la flamante inquilina de palacio. Con ello daba comienzo el proceso de asimilación e integración de la reina en su nueva corte, el cosmos donde transcurriría el resto de su existencia.

María Luisa de Orleans (1662-1689), nieta de Luis XIV y primera esposa de Carlos II de España, realizó por tierra y sin sobresaltos el viaje desde Francia hasta Madrid; en el trayecto debía abandonar su identidad de origen (idioma, costumbres, vestuario, alimentación, cultura…) y adoptar la de su esposo y sus súbditos, en un rito de admisión (y sumisión), que dependía de la formación, aptitudes y actitud de cada princesa y de sus apoyos en la corte de destino[12]. Estudios recientes apuntan a que la «hispanización» de estas mujeres nunca fue completa, pues las más fuertes se esforzaron en preservar su identidad y su cultura en algunos ámbitos de la vida, al tiempo que establecían espacios de autonomía y de poder en las cortes de sus esposos[13]. En el relato oficial de este viaje, a cargo de José Alfonso Guerra y Villegas, se incluyen interesantes testimonios de los lugares por lo que pasó María Luisa, tales como el palacio del duque del Infantado y Pastrana, en Guadalajara, o el palacio y villa de Berlanga [de Duero], en Soria, propiedad del Condestable de Castilla y León, evocados con una precisión que ha permitido restaurar la memoria de algunos ya inexistentes o muy deteriorados[14]. De la reina, que no hablaba español, sólo se cuentan en esta *Relación* sus costumbres, todavía muy francesas, y sus escasos esfuerzos por adoptar los usos españoles: según

FIG. 6. *Álbum de dibujo de María Luisa de Orleans (1670-1679)*, folio 13. Dibujo a tinta sobre papel. Madrid, Biblioteca Nacional de España.

el cronista, el martes 6 de noviembre la reina pasó toda la noche probándose chapines y llegó a caerse, «que era comedia verla por aquella Casa hecha un vivo retrato del rey Ntro. Sr., así en lo parecido que es el rostro como en la viveza que tiene, quiera nuestra fortuna la tenga para darnos a España tantos infantes que podamos repartir para otros Reynos»[15]. Otras interpretaciones quieren ver en estos viajes (de muerte y resurrección a una nueva vida) «una experiencia vital para las princesas, ya que les permitía salir del cerrado mundo de la corte y les brindaba la posibilidad de visitar nuevos lugares y conocer distintas personalidades. El libro de dibujos de María Luisa de Orleans, conservado en la Biblioteca Nacional de España y con fecha anterior a su entrada en la corte, evidencia este afán de testimoniar los diferentes trayectos del viaje a través de esmeradas representaciones de los entornos naturales, la flora y la fauna de los territorios que atravesaban…»[16]. La realidad, sin embargo, indica otra cosa bien distinta, pues el citado cuaderno, fechado en torno a 1670-1679, debía formar parte de los ejercicios que, dentro de su preceptiva formación, realizaría la princesa siguiendo las indicaciones de su maestro y copiando los modelos que le ponía como tarea[17] [FIG. 6].

Cuando por fin llegó a Madrid, y mientras esperaba a hacer su entrada oficial en la Villa y Corte el 13 de enero de 1680, María Luisa estuvo casi aislada, según refiere madame D'Aulnoy:

> Sus Majestades fueron al Buen Retiro, porque no estaban preparados los aposentos de palacio y era preciso que la Reina esperase algún tiempo, hasta su entrada, para permanecer en él. Este tiempo ha debido de parecerle bien largo, pues no veía a nadie más que a la camarera mayor y a sus damas. Se le hizo llevar una vida tan retraída que, para soportarla, se necesita poseer todo el talento y la dulzura que tiene. Carece hasta de la libertad de ver al Embajador de Francia; en fin, es un aburrimiento continuo[18].

Este silencio contrasta con la algarabía del recibimiento, uno de los más solemnes y espléndidos que se hicieron, según Antonio Palomino, y cuyos detalles conocemos gracias a la relación oficial[19], a las arquitecturas efímeras que adornaban el trayecto[20] y a las enjundiosas descripciones de la D'Aulnoy:

> La cuarta puerta [dedicada a la Religión] estaba en medio de la plaza llamada del Sol. No era menos brillante que las otras en oro y pintura, estatuas y divisas. La calle de los Pellejeros estaba llena de animales, cuyas pieles estaban tan bien arregladas, que nadie hubiese creído sino que eran tigres, leones, osos y panteras vivos. La quinta puerta, que era la de Guadalajara, tenía particulares bellezas; y en seguida entró la Reina en la calle de los Plateros. Estaba bordeada por grandes ángeles de plata pura. Se veían allí varios escudos de oro en los cuales se leían los nombres del Rey y de la Reina, con sus armas formadas de perlas, rubíes, diamantes, esmeraldas y otras piedras tan bellas y tan ricas, que al decir de los inteligentes había allí por más de doce millones. En la Plaza Mayor se veía un anfiteatro, cargado de estatuas y adornado con pinturas... En medio de la fachada principal del palacio de la Reina madre se veía a Apolo, todas las Musas, el retrato del Rey y de la Reina a caballo, y otras varias cosas en que no me fijé lo suficiente para referirlas con detención. El patio del palacio estaba rodeado de hombres y mujeres jóvenes, que representaban los ríos y arroyos de España (*Relación que hizo*..., 256).

Nueve años después, el 12 de febrero de 1689, fallecía María Luisa sin haber engendrado un heredero [FIG. 7].

El 8 de marzo del mismo año Carlos II anunció sus esponsales con Mariana de Neoburgo (1667-1740)[21]. Apenas veinte días después, la reina madre Mariana de Austria escribió a la emperatriz para que la princesa comenzara a estudiar español de inmediato «para que cuando venga pueda ya hablar». Cuando partió de Neoburgo, tras celebrarse los esponsales el 28 de agosto, la reina viajaba en un coche junto a sus padres y era seguida en otro por sus hermanos, pero una vez fuera de los territorios del elector palatino tuvo que viajar de incógnito por la situación bélica del Sacro Imperio. El miedo a que fuera secuestrada por tropas francesas impidió que hiciese entradas públicas y determinó que se limitase su séquito al mínimo indispensable, de acuerdo con su dignidad, reduciendo el acompañamiento a poco menos de doscientas personas para avanzar más rápido en una zona peligros. A este viaje por tierra le siguió otro fluvial desde Düsseldorf a Dordrecht (Holanda), donde la flamante reina y su séquito permanecieron nuevamente a la espera de los navíos ingleses, que habrían de llevarla hasta las costas españolas para proseguir por tierra el trayecto hasta Madrid. Tras nueves meses de viaje, Mariana hizo su entrada solemne en la Villa y Corte el 22 de mayo de 1690[22] [FIG. 8].

Los relatos del largo y azaroso itinerario evidencian las penurias que sufrió Mariana durante el traslado, así como el educado estoicismo con que asumió los contratiempos:

> el 3 de Septiembre emprendió la marcha la Reina hacia el puerto de Flesinga, donde se hallaba fondeada la escuadra holandesa y había de concurrir la de Inglaterra. La otoñada fue mala; cada día llegaban noticias de estar para salir los navíos ingleses; pero ellos no llegaban á causa de la persistencia de vientos contrarios, y mientras tanto, Dª María, no

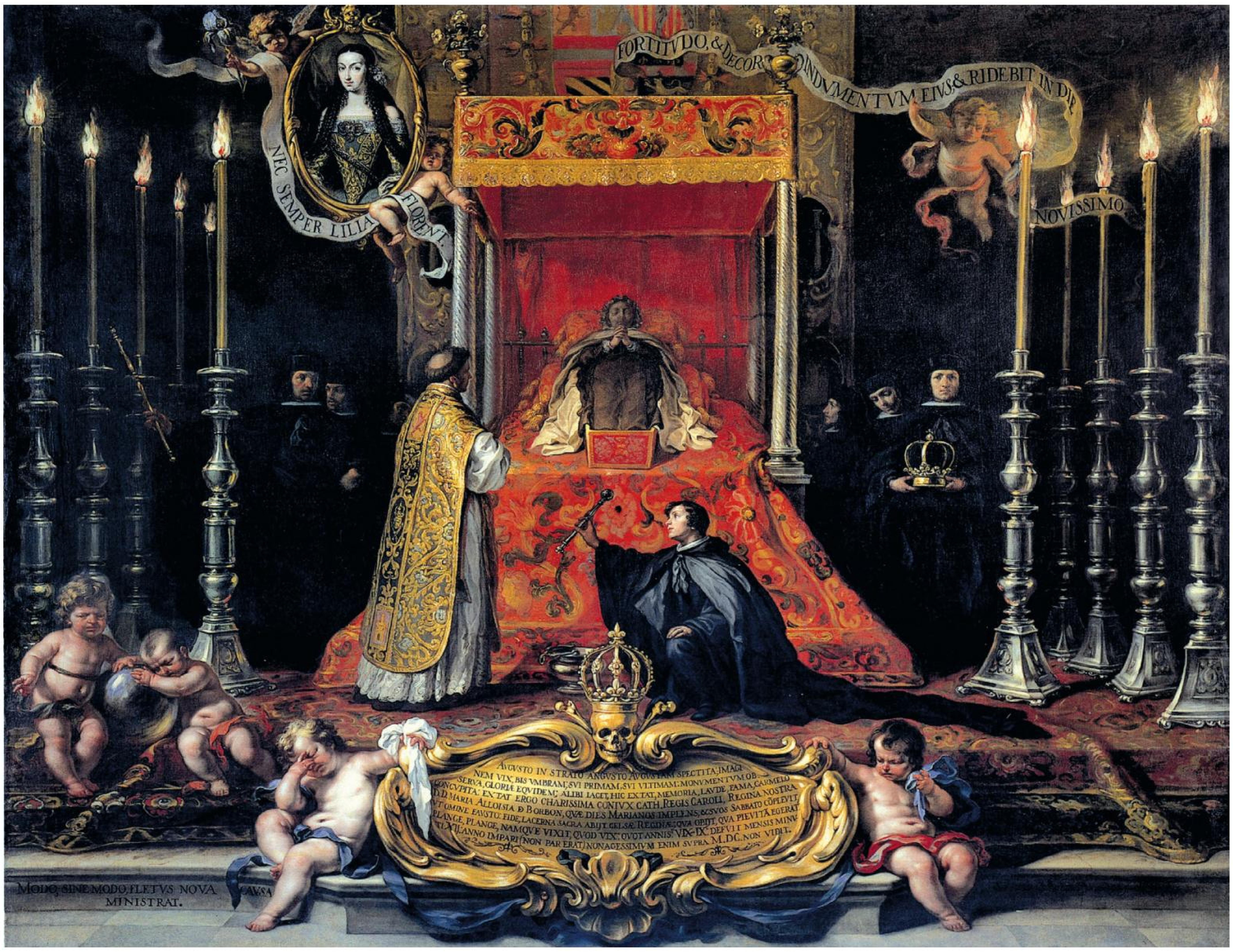


FIG. 7. Sebastián Muñoz (1654-1690), *Velatorio de María Luisa de Orleans con hábito franciscano*, 1689. Óleo sobre lienzo. Nueva York, Hispanic Society of America. Wikimedia Commons.

FIG. 8. Autoría desconocida, *La entrada de la reina Mariana de Neoburgo en el Alcázar de Madrid,* 1690. Óleo sobre lienzo. Colección Abelló. Wikimedia Commons.

queriendo molestar por pocos días en la ciudad, había rehusado alojamiento, acomodada en el yacht (sic) en que había bajado por el río. En la interinidad fue pasando el invierno con crudeza extrema: hielos, nieblas, temporales, lluvias, se sucedían con las cartas mensajeras de la escuadra, sin que acabara de llegar… La Reina no quiso, sin embargo, pasar á su bordo hasta el momento de la salida, continuando en el yacht un mes más, ó sea hasta el 27 de Enero de 1689. Solía dar paseos en carruaje por tierra, ó en la falúa por el puerto y astillero, asistiendo á las faenas que pudieran servir de distracción á una vida trabajada por la impaciencia. Presenciaba á menudo las operaciones de salvamento del navío almirante de Flandes, sumergido poco tiempo atrás con pérdida de sesenta vidas y muchos objetos preciosos, ó la construcción del almirante nuevo, que había de montar 120 cañones. En ocasión fué á ver el lanzamiento de un mercante, y por cierto que escapó de la grada antes de tiempo, partiendo las retenidas, y fué á embestir de popa á otro buque, hundiéndole un costado… Por fin, el dicho día 27 de Enero se trasladó el yacht á las Dunas, punto de reunión de la escuadra inglesa, embarcando la Reina en el navío Almirante con los honores correspondientes á su rango, entre ellos salva de cien cañonazos. En la costa eran visibles los estragos de aquel invierno por los cascos de cincuenta naves al través. Dieron la vela el día 30 con vientos flojos, causa de zozobra y riesgo en el Canal, por no disipar la niebla que envolvió á la escuadra... El 4 de Febrero entraron en el puerto de Portsmouth, primera estación, según ha de verse… Por ser pocos ó malos los víveres, tuvo que reponerles la escuadra en Portsmouth, empleando en la operación desde el 4 de Febrero basta el 2 de Marzo. Verdaderamente, la crudeza del tiempo, impropio á la navegación, excusaba mayor actividad; las nieblas espesísimas daban á la noche triste continuidad. Había á más otra causa en favor de la prorrogación de la salida; la reunión de naves mercantes que quisieran aprovechar la protección de la escuadra, pues era sabido hallarse en Brest cuarenta navíos de guerra, y en el Canal muchos cruceros[23].

Por el mismo testimonio sabemos que durante la navegación Mariana solía guardar cama a causa del mareo. «En su excusa debe decirse que la travesía no tuvo nada de agradable, ya por los malos tiempos, ya por la poca vela que exigía la marcha lenta de tantas naves… ya también por incidentes que impresionaran á toda señora»[24].

Sería razonable pensar que, durante este atropellado viaje, la reina escribiría largas y jugosas cartas a sus parientes más próximos, no sólo para referir los pormenores del desplazamiento sino para aprovechar el relato para consolarse y distraerse. Sin embargo, en la numerosa correspondencia con su padre que conserva el archivo de la Real Academia de la Historia no hay menciones al barco, al paisaje, al clima …, nada que evidencie interés por el entorno urbano o paisajístico. Durante la larga espera antes de embarcar, escribió: «No hay nada que contar. Están esperando con impaciencia los barcos y quizá tengan que aguardar así algunos días…». Más adelante pidió consejo al padre sobre proseguir el viaje o esperar, y en otra misiva le informa sobre un retrato que había recibido de una «artista para que vea cómo es el traje español. Manda asimismo a su madre el retrato del Rey, pintado por la misma mano. Dicen que el parecido es perfecto, y acaba de llegar por la posta…». En diciembre evidencia una leve inquietud al informar de que «ha estado indispuesta durante algunos días, pero la misma enfermedad aquejó a todos los que vivían en los barcos, especialmente insalubres, en tiempo tan

húmedo. Piensa trasladarse al día siguiente a una casa que está en la margen del río. Quiera Dios que lleguen pronto los barcos»; unos días antes de Navidad felicita las fiestas a su familia y confiesa que «se aburre mucho»[25].

TERESA DE JESÚS. VIAJERA POR AMOR DE DIOS

Desde la fundación del convento de San José de Ávila, el 24 de agosto de 1562, Teresa de Jesús (1515-1582) fundó en 17 ciudades españolas y recorrió, en veinte años, más de 5.300 kilómetros, a pesar de las dificultades del viaje, de su delicado estado de salud y de la oposición de sus contrarios y de la propia orden. Empática y simpática, Teresa conquistó el corazón de quienes la trataron y de quienes –como fray Luis de León[26]– sólo la conocieron a través de sus obras y destacaron al unísono su carisma, su naturalidad y una belleza física que tampoco a ella le pasó desapercibida y quedó fijada para siempre en el retrato o *vera effigies* que pintó el carmelita fray Juan de la Miseria en 1576, cuando Teresa tenía 61 años[27] [FIG. 9].

Tras profesar en la orden del Carmelo y vivir casi tres décadas en el monasterio de la Encarnación de Ávila, de 1536 a 1562, Teresa decidió regresar a la austeridad primitiva y combatir la excesiva relajación de conventos como el suyo, «que es de la Regla mitigada, que para mí fuera desconsuelo, por muchas causas, que no hay para qué decir. Una bastaba, que era no poder yo allá guardar el rigor de la Regla primera y ser de más de ciento y cincuenta el número [de monjas], y todavía adonde hay pocas, hay más conformidad y quietud»[28]. Las fundaciones fueron su principal contribución «para la salvación de la cristiandad»[29], pues en los conventos reformados logró recrear un ambiente propicio para el recogimiento y la oración, adecuando la arquitectura del Carmelo Descalzo a su sensibilidad religiosa basada en la renuncia a los bienes materiales, la obediencia a los superiores, el equilibrio entre vida eremítica y apostolado y un deseo profundo y sincero de volver a la espiritualidad genuina de la regla primitiva mediante la oración y el amor. Teresa dio pautas concretas sobre cómo lograr en sus conventos la atmósfera necesaria para favorecer el sosiego espiritual, censurando lo superfluo y sugiriendo una arquitectura elemental y una atmósfera serena y armoniosa, un espacio íntimo, recogido e inmutable, idóneo para el cultivo sosegado y apacible de las almas[30]. Sin restar un ápice a ese sentimiento místico que marcó su vida y su obra, Teresa fue también una mujer de mundo y una observadora sagaz, buena conocedora de la condición humana y de las cosas materiales, cualidades asimismo imprescindibles para llevar a cabo una empresa como la que se propuso [FIG. 10].

En su periplo por España, sin embargo, fueron pocas las observaciones que dejó escritas sobre las muchas ciudades por las que pasó y en donde fundó, así como sobre los distintos parajes que recorrió junto a sus monjas, en condiciones a menudo adversas y peligrosas. El motivo de este silencio hay que relacionarlo con la consciente renuncia de Teresa a las cosas mundanas, incluso antes de su reforma, por decoro y para evitar que le robasen tiempo y la distrajesen de la oración. En 1560 escribía:

FIG. 9. Hieronymus Wierix (1553-1619), *Retrato de Teresa de Jesús (según fray Juan de la Miseria) en su celda*, h. 1622. Estampa buril. Amberes, Rijksmuseum. Gift of M. Onnes van Nijenrode.

FIG. 10. Francisco de Mora (h. 1553-1610), *Iglesia de San José o De las Madres*, 1608. Ávila

> Cuando veo alguna cosa hermosa, rica, como agua, campos, flores, olores, músicas, etc., paréceme no lo querría ver ni oír; tanta es la diferencia de ello a lo que yo suelo ver; y así se me quita la gana de ellas. Y de aquí he venido a dárseme tan poco por estas cosas que, si no es primer movimiento, otra cosa no me ha quedado de ello, y esto me parece basura… (11) Cosas de regocijo, de que solía ser amiga, y de cosas del mundo, todo me da en rostro y no lo puedo ver (12) … También me hallo mejorada en curiosidades que solía tener, aunque no del todo, que no me veo estar en esto siempre mortificada, aunque algunas veces sí (*Relaciones...* 20)[31].

Pese a sus buenas intenciones, una vez que empezó a fundar no pudo dejar de plasmar sus impresiones sobre alguna ciudad como Sevilla, adonde fue a regañadientes [FIG. 11]. Las dificultades empezaron al cruzar el río Guadalquivir con los carros embarcados, una situación de verdadero peligro que Teresa resume con gracejo y sin aspavientos, aunque por otros testigos sabemos que hasta las monjas tuvieron que tirar de la maroma para evitar que el barco se perdiese río abajo con las mulas y los carros. Dice así:

> que al tiempo del pasar los carros no era posible por donde estaba la maroma, sino que habían de torcer el río, aunque algo ayudaba la maroma, torciéndola también; mas acertó a que la dejasen los que la tenían, o no sé cómo fue, que la barca iba sin maroma ni remos con el carro. El barquero me hacía mucha más lástima verle tan fatigado, que no el peligro. Nosotras a rezar. Todos voces grandes. Estaba un caballero mirándonos en un castillo que estaba cerca, y movido de lástima envió quien ayudase, que aun entonces no estaba sin maroma y tenían de ella nuestros hermanos, poniendo todas sus fuerzas; mas la fuerza del agua los llevaba a todos de manera, que daba con alguno en el suelo... Mas como Su Majestad da siempre los trabajos con piedad, así fue aquí; que acertó a detenerse la barca en un arenal, y estaba hacia una parte el agua poca, y así pudo haber remedio... No pensé tratar de estas cosas, que son de poca importancia, que hubiera dicho hartas de malos sucesos de caminos. He sido importunada para alargarme más en éste (*Fundaciones*, 24, 10)[32].

La santa no oculta su descontento ni las dificultades del camino, sobre todo por lo extremado del clima:

> siempre había rehusado mucho hacer monasterio de estos en Andalucía por algunas causas (que cuando fui a Beas, si entendiera que era provincia de Andalucía, en ninguna manera fuera, y fue el engaño que la tierra aún no es del Andalucía, de creo cuatro o cinco leguas adelante comienza, más la provincia sí) … Luego se comenzó a aparejar para el camino, porque la calor entraba mucha… Íbamos en carros muy cubiertas, que siempre era esta nuestra manera de caminar; y, entradas en la posada, tomábamos un aposento, bueno o malo, como le había, y a la puerta tomaba una hermana lo que habíamos menester, que aun los que iban con nosotras no entraban allá… Por prisa que nos dimos, llegamos a Sevilla el jueves antes de la Santísima Trinidad, habiendo pasado grandísimo calor en el camino; porque, aunque no se caminaba las siestas, yo os digo, hermanas, que como había dado todo el sol a los carros, que era entrar en ellos como en un purgatorio. Unas veces con pensar en el infierno, otras pareciendo se hacía algo y padecía por Dios, iban aquellas hermanas con gran contento y alegría (*Fundaciones*, 24,4-5).

Más adelante se queja del mal estado de las posadas, en lo que coincide con casi todos los viajeros y viajeras, ya fueran naturales o extranjeros:

> No os dejaré de decir la mala posada que hubo para esta necesidad: fue darnos una camarilla a teja vana; ella no tenía ventana, y si se abría la puerta, toda se henchía de sol. Habéis de mirar que no es como el de Castilla por allá, sino muy más importuno. Hiciéronme echar en una cama, que yo tuviera por mejor echarme en el suelo; porque era de unas partes tan alta y de otras tan baja, que no sabía cómo poder estar, porque parecía de piedras agudas. ¡Qué cosa es la enfermedad!, que con salud todo es fácil de sufrir. En fin, tuve por mejor levantarme, y que nos fuésemos, que mejor me parecía sufrir el sol del campo, que no de aquella camarilla (*Fundaciones*, 24,8).

Y aún lanza una pulla contra la escasa predisposición de Sevilla para acoger su reforma en 1575:

> Nadie pudiera juzgar que en una ciudad tan caudalosa como Sevilla y de gente tan rica había de haber menos aparejo de fundar que en todas las partes que había estado. Húbole tan menos, que pensé algunas veces que no nos estaba bien tener monasterio en aquel lugar. No sé si el mismo clima de la tierra, que he oído siempre decir los demonios tienen más mano allí para tentar, que se la debe dar Dios (*Fundaciones*, 25,1).

Tampoco fue prolija Teresa al referir las peripecias de sus viajes fundacionales, que siempre preparaba a conciencia y como «un rito sagrado»[33]; antes de partir se informaba de las condiciones del sitio y su distancia para organizar cada jornada, consultaba las pocas guías o repertorios de caminos que había disponibles y pedía noticias sobre la ubicación y estado de las posadas para evitar sorpresas o contratiempos. Viajar en la España del siglo XVII no era fácil[34]. Al mal estado de los caminos (carreteras o de herradura) se añadía la inexistencia de ríos navegables (salvo el último tramo del Guadalquivir), la

FIG. 11. Alonso Sánchez Coello (atribuido a) (1531-1588), *Vista de la ciudad de Sevilla, finales del siglo XVI.* Óleo sobre lienzo. Madrid, Museo Nacional del Prado. Wikimedia Commons.

complicada orografía del territorio, la mala calidad de ventas y posadas y la abundancia de pasos fronterizos entre los distintos reinos y señoríos. Si era posible, Teresa prefería buenos carruajes o literas, aunque con más frecuencia utilizó carros bien cubiertos, que se transformaban en «coro, casa y sala de recreo». Entrar y salir de ellos era algo solemne, que las monjas debían realizar con su capa blanca y el velo negro sobre el rostro, porque «si las viesen romeras y mal en orden, se les atreverían a decir deshonestidades por los caminos». En los carros llevaban, además del ajuar imprescindible, agua bendita, un Niño Jesús, un reloj de arena y una campanilla y, en ocasiones, también una imagen de san José, la Virgen o un Crucifijo, pues en las horas acostumbradas se mantenían los mismos rezos y silencios que en el convento. La comitiva iba acompañada de los mozos y carreteros de alquiler, que antes de llegar a la posada se adelantaban para inspeccionarla y, si era preciso, adecuarla para que las monjas pudieran salir del carro y ocupar su sitio sin pérdida de tiempo y sin someterse a miradas ajenas. Aquí se mantenían encerradas y sólo la monja designada portera podía recibir recados: «En los mesones ni en otra parte no se desnudaban. A veces se pasaban las noches en oración vocal y mental». Teresa era la última en acostarse y la primera en levantarse.

A pesar de las precauciones, a veces erraban el camino, como les sucedió cuando fueron a fundar a Medina del Campo, en 1568, y que Teresa refiere así:

> Aunque partimos de mañana [desde Ávila], como no sabíamos el camino, errámosle; y como el lugar es poco nombrado, no se hallaba mucha relación de él. Así anduvimos aquel día con harto trabajo, porque hacía muy recio sol. Cuando pensábamos estábamos cerca, había otro tanto que andar... Así llegamos poco antes de la noche. Como entramos en la casa, estaba de tal suerte, que no nos atrevimos a quedar allí aquella noche por causa de la demasiada poca limpieza que tenía y mucha gente del agosto. Tenía un portal razonable y una cámara doblada con su desván, y una cocinilla… Yo consideré que en el portal se podía hacer iglesia y en el desván coro, que venía bien, y dormir en la cámara. Mi compañera, aunque era harto mejor que yo y muy amiga de penitencia, no podía sufrir que yo pensase hacer allí monasterio… Fuímonos a tener la noche en la iglesia, que para el cansancio grande que llevábamos no quisiéramos tenerla en vela» (*Fundaciones*, 13,3).

Con idéntica llaneza, sentido común y parquedad aludió a las adversidades del trayecto o a la satisfacción que obtenía de su tarea: «No pongo en estas fundaciones los grandes trabajos de los caminos, con fríos, con soles, con nieves, que venía vez no cesarnos en todo el día de nevar, otras perder el camino, otras con hartos males y calenturas» (*Fundaciones*, 18,4). Y un poco más adelante: «nunca dejé fundación por miedo del trabajo, aunque de los caminos, en especial largos, sentía gran contradicción; más en comenzándolos a andar me parecía poco, viendo en servicio de quién se hacía... Esto es particular consuelo para mí, ver una iglesia más, cuando me acuerdo de las muchas que quitan los luteranos…» (*Fundaciones*, 18,5). Sus testimonios dejan entrever la entereza de ánimo de Teresa, su fortaleza y su extraordinaria capacidad para plasmar sobre el papel las vicisitudes de cada fundación, al tiempo que nos hacen lamentar que no se distrajera más en retratar las poblaciones que transitó a lo largo de su vida como reformadora y fundadora del Carmelo Descalzo [FIG. 12].

FIG. 12. Autoría desconocida (copia de José de Ribera), *Santa Teresa de Jesús*, siglo XVII. Óleo sobre lienzo. Madrid, Museo Nacional del Prado. Wikimedia Commons.

MARIA MANCINI Y MADAME D'AULNOY. VIAJERAS A LA FUGA O A LA AVENTURA

Mujer culta, amante de la literatura, la astrología y las artes, Maria Mancini (1639-1715), fue una noble nacida en Roma y sobrina del cardenal Mazarino, cuya infancia y juventud transcurrieron en la corte de Paris, donde mantuvo una estrecha amistad con Luis XIV, que se rompió al confirmar este su compromiso matrimonial con la infanta española María Teresa de Austria [FIG. 13]. En 1660 Maria se casó con Lorenzo Onofrio Colonna, condestable de Nápoles, y regresó a Roma. Doce años después abandonó a su cónyuge y a sus tres hijos y huyó a Francia, desde donde pasó, ya en 1674, a España. Aquí, Maria sufrió una implacable persecución por parte del marido, que se saldó con varios encarcelamientos y encierros, hasta que fue acogida por la reina Mariana de Austria y fijó su residencia en la corte de Madrid, donde permaneció hasta

FIG. 13. Círculo de Pierre Mignard (1612-1695), *Retrato de Maria Mancini*, h. 1660. Óleo sobre lienzo. Londres, Titan Fine Arts. Wikimedia Commons.

1702[35]. Tratando de limpiar su imagen y ofrecer su versión de los hechos, publicó en 1677 un libro de memorias titulado *La verdad en su luz*, en el que cuenta también las razones de su huida: «habiéndome costado mucho más este [parto] que los otros dos, hasta peligrar mi vida, discurrí en no darle otros hijos, que me expusiesen a semejante riesgo…»[36] [FIG. 14].

Quizá por lo apremiante de su situación, Maria fue parca en describir los lugares por los que pasó, aunque dejó alguna constancia de ello, como esta breve evocación de la casa de recreo del Almirante de Castilla Juan Gaspar Enríquez de Cabrera, en la Huerta de Recoletos, de la que celebra su rica colección de pinturas y también la abundancia, belleza y calidad de sus ventanales acristalados, todo un lujo para la época que no pasó desapercibido a la italiana:

> situada casi a los últimos de la parte Oriental de Madrid, ricamente alhajada, y adornada de tan grandísimo número de las más exquisitas y ricas pinturas de Europa, que puede preciarse de ser el más célebre depósito de las insignes fatigas de cuantos se singularizaron en aquella divina émula de la naturaleza. En este sitio triunfa el arte de los desdenes, y sequedades del terreno, y no tiene Flora en todo su Imperio más amplio campo en que ostentar su soberanía. Pródiga Venecia de sus cristales, parece haberlos apurado para el lucimiento de esta fábrica, siendo tantos, que es toda luz sin aire, más que el ambiente, no teniendo los vientos más entrada en ella de la que se les quiere dar. En este deleitoso, ameno retiro estuve cerca de dos meses, a cabo de los quales, temiendo ser de embarazo

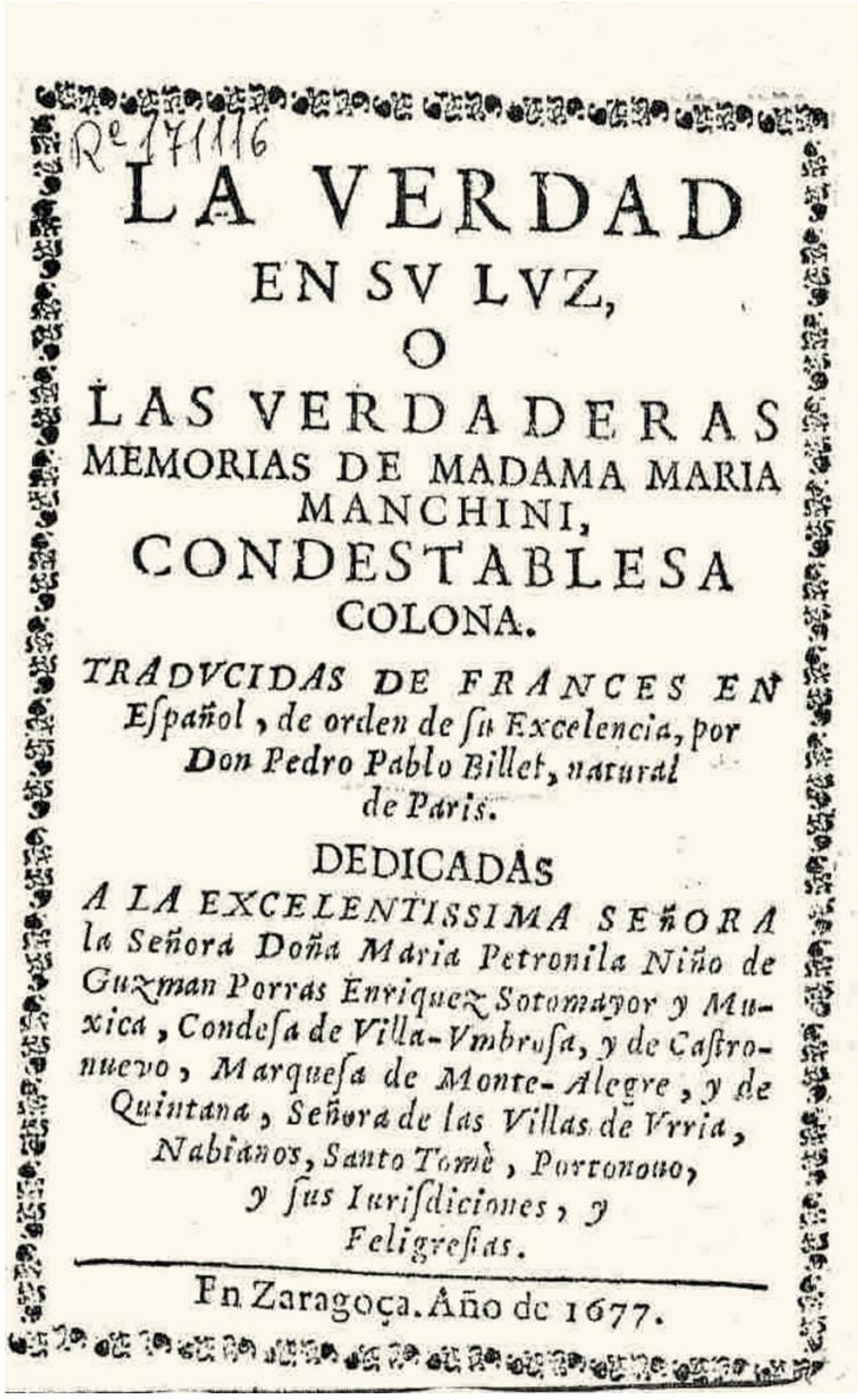

LA VERDAD
EN SU LUZ,
O
LAS VERDADERAS
MEMORIAS DE MADAMA MARIA
MANCHINI,
CONDESTABLESA
COLONA.
TRADUCIDAS DE FRANCES EN
Español, de orden de su Excelencia, por
Don Pedro Pablo Billet, natural
de Paris.
DEDICADAS
A LA EXCELENTISSIMA SEÑORA
la Señora Doña Maria Petronila Niño de
Guzman Porras Enriquez Sotomayor y Mu-
xica, Condesa de Villa-Umbrosa, y de Castro-
nuevo, Marquesa de Monte-Alegre, y de
Quintana, Señora de las Villas de Urria,
Nabianos, Santo Tomè, Portonovo,
y sus Iurisdiciones, y
Feligresias.
En Zaragoça. Año de 1677.

FIG. 14. Maria Mancini (1639-1715), *La verdad en su luz o Las verdaderas memorias de Madama Maria Mancini, condestablesa Colonna*, Zaragoza, s.i., 1677. Madrid, Universidad Complutense de Madrid. Biblioteca Histórica.

al Almirante, que me regalaba con harta esplendidez...[37]

Mucho más sustanciosas son, sin duda, las memorias de la condesa Marie-Catherine le Jumelle de Barneville (1650-1705), escritora profesional, que gozó merecidamente de prestigio en su época por la calidad narrativa de sus relatos. En su famosa *Relation du voyage d'Espagne* (1691) madame D'Aulnoy elaboró una imagen jugosa y controvertida de la España de Carlos II, donde vivía exiliada su madre desde 1670[38] y por la que ella transitó entre 1679 y 1681 en compañía de su pequeña hija[39]. La condesa advierte en el prólogo al lector sobre la veracidad de sus narraciones y sobre la tendencia a la exageración que era propia de los libros de viajes, cada vez más en boga, y se justificaba como un recurso literario para mantener viva la atención del lector. Sus observaciones, en forma de cartas, ofrecen una imagen sesgada del país visitado, sus habitantes y costumbres, que fluctúa entre la objetividad y los juicios a menudo desfavorables, especialmente al retratar los hábitos de las damas, lo que ha contribuido a responsabilizar a la D'Aulnoy de favorecer en Francia la leyenda negra de España y a forjar una serie de tópicos, que todavía perduran. Sin entrar en estas valoraciones, que han dado origen a muchos autorizados estudios sobre el viaje y la viajera, destacaré aquí algunos de sus precisos y casi siempre útiles testimonios, empezando por el de las bateleras de Guipúzcoa, a las que ya se refirió Lope de Vega en 1618 aunque alcanzaron su popularidad en los relatos del siglo XIX. Con sagacidad, D'Aulnoy las retrata así:

> Nuestras embarcaciones, pequeñas y limpias, … eran conducidas por muchachas de incomparable habilidad y gentileza. Cada barca está servida por tres mujeres, dos aplicadas al remo y la otra sosteniendo el timón. Estas mozas son altas, de cintura delgada y color moreno, sus dientes son blanquísimos y admirables, su cabello negro y lustroso como el azabache, trenzado y rematado con lazos de cinta, cayendo abandonado por la espalda. Llevan sobre su cabeza una gasa fina bordada en oro y seda, que rodea su cuello, cubriendo la garganta; usan pendientes de perlas y collares de coral; una especie de jubones con mangas muy estrechas como los de nuestras bohemias; su aspecto agrada y seduce. Dícese de esas marineras que nadan como peces y que no admiten en su particularísima sociedad

> a otras mujeres ni a ningún hombre; constituyen una especie de pequeña república independiente, adonde acuden siendo muy jóvenes las afiliadas, cuando no las acompañan sus mismos padres destinándolas a tal oficio desde niñas… Viviendo en pequeñas casas construidas a la orilla del río, trabajan para ganar su salario y obedecen a las viejas que las cuidan y asisten (*Relación que hizo…*, 8).

Las mismas cualidades narrativas evidencia en sus breves descripciones de ciudades como San Sebastián, Burgos, Santiago de Compostela, Orense o Lerma, por donde pasó el 5 de marzo de 1679 y cuyo «castillo» no merece, en su opinión, la fama que gozaba:

> Los españoles estiman el castillo de Lerma y lo alaban como una maravilla, concediéndole casi la misma importancia que al Escorial; es un edificio y un lugar ciertamente digno de atención. Está situado en una pendiente y formado por cuatro cuerpos y dobles hileras de pórticos que cierran el patio central y dan paso a los vestíbulos y a varias dependencias; las ventanas se abren sobre la campiña. Rebajan el mérito de la construcción pequeños torreones terminados en punta de campanario, adheridos a los cuerpos principales y que, lejos de servir de ornamento, afean el conjunto. Las habitaciones son muy espaciosas y están doradas con esplendidez; el castillo tiene un hermoso parque, atravesado por un río y regado por varios arroyuelos; árboles frondosos en verano dibujan sus orillas y descubrí a poca distancia un espeso bosque (*Relación que hizo…*, 55).

La rica prosa y las atinadas reflexiones de su *Relación* merecerían más detenimiento, pero concluiremos con alguna de sus descripciones paisajísticas y con un par de observaciones sobre Madrid, capital a la que dedicó la mayor parte de su relato (cartas séptima a la decimoquinta) y en la que se detuvo desde el 15 de marzo de 1679 al 28 de septiembre de 1680, entretejiendo su narración con hechos ciertos y verificables, con invenciones o medias verdades tomadas de otros viajeros coterráneos que la precedieron y con más de un agudo comentario sobre la personalidad de la Villa y Corte y los males que padecía. Respecto al paisaje, quizá uno de los fragmentos más bellos y evocadores sea el que dedica a la sierra de San Adrián, entre Álava y Guipúzcoa, alertando al mismo tiempo de las dificultades y peligros del trayecto:

> Saliendo de San Sebastián, entramos en un camino muy escabroso que conduce a unas montañas altas y escarpadas, imposibles de ganar sino es trepando; se llaman la sierra de San Adrián; ofrecen sólo rocas y despeñaderos... Pinos de altura extraordinaria coronan la cima; en todo el espacio que abarca la vista sólo se ven desiertos cruzados por arroyos, más claros que si fuesen de cristal. En lo alto del monte se tropieza con un peñasco muy grande, que parece haber sido puesto en medio del camino para cerrar el paso separando a Vizcaya de Castilla. Largo y penoso trabajo habrá sido necesario para horadar en forma de bóveda la inmensa mole de piedra; se anda atravesándola, cuarenta ó cincuenta pasos sin recibir claridad más que por las aberturas de salida, que se cierran con dos grandes puertas, a lo largo de esta mina se encuentran un mesón, que las nieves y los fríos obligan, en invierno, a dejar abandonado, una capilla donde se venera a San Adrián, y muchas cuevas, ordinario albergue de forajidos, que hacen peligroso el tránsito a quien no viaja con medios bastantes para defenderse. Cuando hubimos atravesado la roca, todavía se

> nos ofreció una empinada cresta que conduce a la cumbre del monte, cubierto de grandes hayas. Nunca he gozado de tan hermoso retiro; los arroyos corren como en las cañadas; la vista, sin vallas que se le opongan, sólo es limitada por la debilidad de los ojos; la sombra y el silencio reinan, y los ecos resuenan en todas partes. Pronto empezamos a bajar tanto como habíamos subido; de cuando en cuando se ven pequeñas planicies poco fértiles, abundante arena y montañas cubiertas de rocas. No sin razón, con frecuencia se teme que se desprenda una de aquellas rocas y aplaste a la caravana, viendo muchas que conoce han caído, deteniéndose al tropezar con otras más firmes en la pendiente; yo reflexionaba no poco acerca de tales peligros, porque, hallándome sola en mi litera con mi niña, cuya conversación no me preocupaba, sentía inclinado el pensamiento y los ojos hacia las moles inseguras y amenazadoras. Un río llamado Urrola, bastante ancho y crecido entonces con los torrentes de nieve derretida, corre a lo largo del camino, formando de trecho en trecho sábanas de agua y cascadas que se derrumban con un ruido y una impetuosidad asombrosos; todo esto anima el espectáculo que a la vista se ofrece. No se ven aquí señoriales castillos como los de las orillas del Loira... En estas montañas no hay más que chozas de pastores y algunos lugarejos tan apartados y escondidos, que para llegar a encontrarlos es necesario andar mucho tiempo en su busca; pero con toda su tosquedad, esta naturaleza ruda y agreste no deja de ofrecer bellezas a quien la mira. Había tanta nieve, que llevábamos delante de nosotros veinte hombres que nos abrían camino apartándola con anchas palas… hay aquí una ley establecida y bien observada, según la cual tienen obligación los habitantes de un pueblo de abrir paso a los viajeros hasta los límites del pueblo próximo, cuyos habitantes se encargan de la faena que los primeros abandonan; y como no hay obligación de darles nada por su trabajo, el más pequeño presente les alegra. Los vecinos de aquellas comarcas unen a este cuidado el no menos importante de tocar las campanas con ánimo de advertir a los viajeros la dirección que deben seguir cuando a poblado quieran acogerse si el tiempo es borrascoso, lo cual acontece pocas veces en este país… Nuestro convoy es tan numeroso, que bien podría compararse con esas famosas caravanas que van a la Meca (*Relación que hizo*..., 13-14).

Mientras se acercaba a Madrid, pintó D'Aulnoy su primera impresión, poco halagüeña, sobre esta villa central y coronada a la que Felipe II había puesto en la Historia y convertido en objeto de todas las miradas. Una vez dentro, con cuatro pinceladas formó la condesa un retrato certero de la capital de España:

> Antes de llegar, atravesamos una arenosa llanura…todo el campo es árido y desnudo; apenas algún árbol se levanta sobre la tierra seca…Desde luego noté que la villa no está rodeada de murallas ni de fosos y que las puertas no cierran el recinto, estando además algunas destruidas. No hay castillos que indiquen una ostensible defensa, ni nada que no pueda destruirse a naranjazos. Pero serían inútiles las fortificaciones, porque las montañas que rodean la villa la resguardan, pudiendo los pasos que aquéllas abren cerrarse con una roca y defenderse con cien hombres contra el más numeroso ejército. Las calles son largas, rectas y de bastante anchura, pero no las hay de peor piso en el mundo; por mucho cuidado que se tenga, el vaivén de los coches arroja el fango de los baches a los transeúntes. Los caballos llevan siempre las patas mojadas y el cuero enlodado; en las carrozas no

puede transitarse tampoco si no se llevan todos los cristales cerrados o las cortinas bajas; a pesar de las prevenciones advertidas, el agua entra muchas veces en las carrozas por las rendijas inferiores de las portezuelas, que pocas veces ajustan perfectamente. Las puertas son bastante grandes y las casas muy bonitas, espaciosas y cómodas, pero construidas con ladrillo y tierra, siendo por lo menos tan caras como en París. Cuando se construye una casa nueva, el primer piso corresponde al Rey, quien puede alquilarlo y hasta venderlo a otro si el propietario no tiene el cuidado de adquirirlo pronto: esto produce al Monarca una renta considerable. Hay en cada casa, generalmente, diez o doce habitaciones para cada piso; en algunas hay hasta veinte y más. Se distribuyen atendiendo a su situación en habitaciones de invierno y verano; con frecuencia también se reservan especiales para otoño y primavera; de manera que como a esta costumbre se une la de tener muchos criados, es preciso que se alquilen expresamente para ellos las casas vecinas… Casi en todas las esquinas hay vendedores que despachan comida, y la cuecen en la misma calle dentro de grandes pucheros apoyados en trébedes. Allí acuden las gentes para proporcionarse algunas habas, ajos, cebollas y un poco de cocido en cuyo caldo remojan el pan. Los escuderos y las doncellas de las mejores familias comen también así, pues en las casas de los señores sólo se guisa para los dueños. Aquí se bebe muy poco vino; las mujeres no lo prueban y los hombres lo ahorran (*Relación que hizo*…, 94-96).

Al igual que otros visitantes, la condesa sintió atracción y repulsa, simultáneamente, por las fiestas de toros que a menudo celebraba la corte en la Plaza Mayor de la villa y no pudo sustraerse al colorido de la fiesta y a la fascinación del desigual combate, que describió con detalle [FIG. 15]. Sin embargo, dejó también una interesante reflexión sobre estos polémicos festejos cuyas implicaciones éticas desataron la polémica en el siglo XVI y alentaron desde entonces varias iniciativas para su supresión[40]:

Estas fiestas son hermosas, interesantes y magníficas; estos espectáculos, extremadamente nobles, cuestan mucho dinero. Difícil sería hacer de ellos una referencia exacta, y es preciso verlos para comprender su valor; pero confieso que todas estas cosas no acaban de gustarme cuando pienso que un hombre, cuya vida nos interesa, comete la temeridad de ir á exponerla contra un toro furioso, y que por su amor solamente (el amor es de ordinario el principal motivo) cae maltrecho, ensangrentado y moribundo. ¿Pueden aprobarse tales costumbres? Y aun suponiendo que no se sienta por nadie un interés particular, ¿puede desearse la celebración de una fiesta en la que pierden la vida varias personas? Por mi parte sorpréndeme que en un Estado cuyos Reyes llevan el sobrenombre de católicos se tolere una diversión tan bárbara. Bien sé que es muy antigua y de los moros heredada, pero creo que debiera de ser abolida, como otras muchas costumbres que se conservan aún desde aquellos tiempos en que los infieles habitaron este país (*Relación que hizo*…, 155).

Menciona también el secular problema de suciedad que padeció Madrid desde la llegada de la corte hasta la *Instrucción para la limpieza* de Francisco Sabatini, en 1761, evidenciando en su última frase que estaba bien informada sobre el origen de esta grave situación que muchos, paradójicamente, interpretaban como un preventivo contra los contagios[41]:

FIG. 15. Juan de la Corte, *Juegos de cañas en la Plaza Mayor para honrar al Príncipe de Gales,* 1623. Óleo sobre lienzo. Madrid, Museo de Historia. Wikimedia Commons.

> Pero con frecuencia ocurre una desagradable aventura; pues careciendo casi todas las casas, de lugar a propósito para verter inmundicias y basuras, a cierta hora de la noche los vecinos arrojan por las ventanas de sus habitaciones aquello que no me atrevería yo a nombrar aquí. De manera que un enamorado español, deslizándose por una calle sin hacer ningún ruido, después de abandonar su caballo, siéntese inundado algunas veces de pies a cabeza, y aun cuando le acompañen riquísimos perfumes, el que a última hora sobre su cuerpo se derrama se hace sentir más que todos, y le obliga, mal que le pese, a volver a su casa, mudarse toda la ropa y salir de nuevo, a riesgo de llegar tarde a su cita. Cuando mueren un caballo, un perro, una gallina, o cualquier animal, se le deja en medio de la calle para que allí se pudra. ¡Y esto se hace para evitar que la peste llegue a Madrid! (*Relación que hizo*..., 205-206).

Atenta asimismo a las virtudes más apreciables de esta ciudad populosa, D'Aulnoy se refirió a la bondad de su clima y mostró otra vez que estaba al día de las peregrinas teorías de los madrileños (en su mayoría forasteros) sobre las cualidades y peligros del sutil aire proveniente de las montañas de Guadarrama, que limpiaba la atmósfera, pero podía también causar estragos en la salud de las personas:

> En mi opinión, no puedo creer exista en ningún sitio del mundo un cielo más hermoso que el de aquí. Es tan puro que no se advierte en él ni una sola nubecilla, y asegúranme que los días de invierno son análogos á los mejores días que se vean en otras partes. Lo peligroso es cierto viento gallego, que sopla del lado de las montañas de Galicia; no es violento, pero penetra hasta los huesos, y algunas veces le estropea á uno un brazo, una pierna ó medio cuerpo para toda la vida, siendo más frecuente en verano que en invierno. Los extranjeros le toman por el céfiro y les encanta sentirlo; pero por los resultados conocen su malig-

FIG. 16. Jan van Kessel III (atribuido a) (1654-1708), *Vista de la Carrera de San Jerónimo y el Paseo del Prado con cortejo de carrozas*, 1686. Óleo sobre lienzo. Madrid, Colección Carmen Thyssen. Wikimedia Commons.

nidad. Las estaciones son mucho más dulces en España que en Francia, en Inglaterra, en Holanda y en Alemania; pues, sin contar con esta pureza del cielo, que no es posible imaginarse cuan hermosa es, desde el mes de Septiembre hasta el de Junio, no hace frío tal que no puede resistirse sin fuego; por esta causa no hay chimenea en aposento alguno, y sólo se usan braseros. Es una verdadera suerte que faltando leña, como sucede en este país, no se necesite (*Relación que hizo*..., 234).

Por fortuna, madame D'Aulnoy no sólo tuvo ojos para el suelo y supo apreciar asimismo la claridad y pureza del cielo de Madrid, valorado por casi todos los extranjeros como uno de los rasgos más identitarios de una ciudad muy necesitada de ellos [FIG. 16].

NOTAS

*Este trabajo forma parte del proyecto de Investigación I+D «La creación de un nuevo relato: críticos e historiadores del arte (1772-1838). Escritos e imágenes» PID2019-107170GB-100. Ministerio de Ciencia e Innovación.

1. BLASCO ESQUIVIAS, 1994, pp. 45-112, y ALLENDESALAZAR, 2009, pp. 142-143.
2. BLASCO, LÓPEZ y RAMIRO, 2021.
3. ÁVILA MARTÍNEZ, 2018 y 2017.
4. SNYDER, 2017.
5. DAVIS, 1999, pp. 177-257.
6. MERIAM, 1679 y 1683. En el libro se representaba por primera vez el ciclo vital de los lepidópteros (huevo, larva u oruga, pupa o crisálida y adulto o mariposa), unificando en una misma imagen sus distintas fases y vinculándolo a la planta alimenticia del insecto, lo que constituía una absoluta novedad, DAVIS, 1999, p. 184.
7. DELFT Y MULDER (ed.), 2017, p. 177. «Al lector». Cita traducida a partir de esta edición bilingüe (holandés/inglés).
8. «Los indios, a quienes sus amos holandeses maltratan, usan las semillas para abortar a sus hijos, para que no terminen convirtiéndose en esclavos como ellos. Los esclavos negros de Guinea y Angola han exigido que los traten bien, amenazando con negarse a tener hijos. De hecho, a veces deciden terminar con sus propias vidas debido a los tan malos tratos, y porque creen que renacerán libres en su propia tierra. Ellos mismos me lo dijeron». DELFT y MULDER, 2017, s. p.
9. La leyenda de la piña dice así: «Las largas hojas son ligeramente verde agua por fuera, verdes como la hierba por dentro, rojizas en los bordes, y tienen agudas espinas. La gracia y la belleza de esta fruta son bien conocidas por varios eruditos, y yo me dediqué principalmente a observar insectos». DELFT y MULDER, 2017, fig. I.
10. DAVIS, 1999, p. 232.
11. Tras la muerte de Meriam, el zar Pedro el Grande, para quien trabajó Dorothea Maria, hija pequeña de Meriam, adquirió una colección de estampas sin encuadernar y el diario de estudio de Maria Sibuylla. Entonces se publicaron tres ediciones de la *Metamorphosis*. Las dos últimas con 12 láminas adicionales, grabadas y coloreadas a mano.
12. BORGOGNONI, 2019a, pp. 353-377.
13. BORGOGNONI, 2020, pp. 7-30.
14. GUERRA Y VILLEGAS, 1679.
15. GUERRA Y VILLEGAS, 1679, pp. 32-33.
16. BORGOGNONI, 2019b, p. 615.
17. *Álbum*, 1670-1679. En la inscripción consta: «Ce livre apartens a / Mademoiselle / Aa 135«. Con diferente tinta, en grafía moderna: «(Este cuaderno de dibujo debió pertenecer / a Mª Luisa de Orleans, esposa de Carlos II en el que apa/recen las figuras que el maestro la hacía y las que luego / ella copiaba)«.
18. AULNOY, 1892, pp. 253-254.
19. *Descripción,* 1680.
20. LÓPEZ TORRIJOS, 1985, p. 240. López atribuye la autoría de la relación a Lucas de Bedmar y Valdivia, que compuso también el relato oficial de la entrada en Madrid de Mariana de Neoburgo. ZAPATA FERNÁNDEZ, 2000.
21. MARTÍNEZ LEIVA, 2022.
22. PARRA, 1689, y ROLANDI, 1690. MARTÍNEZ LEIVA, 2016, pp. 168-178.
23. FERNÁNDEZ DURO, 1893, pp. 267-269.
24. FERNÁNDEZ DURO, 1893, p. 274.
25. MAURA GAMAZO, 1926, pp. 508, 520, 527, 539 y 541.
26. LUIS DE LEÓN, 2011, p. 40: «me afirma quien la conoció muchos días que nadie la conversó que no se perdiese por ella; y que, niña y doncella, seglar y monja, reformada y antes que se reformase, fue con cuantos la veían como la piedra imán con el hierro; que el aseo y buen parecer de su persona, y la discreción de su habla, y la suavidad templada con honestidad de su trato, la hermoseaban de manera que el profano y el santo, el distraído y el de reformadas costumbres, los de más y los de menos edad, sin salir ella en nada de lo que debía a sí misma, quedaban como presos y cautivos de ella» (*Libro Primero de su inconclusa biografía teresiana*, h. 1589-1591).
27. BLASCO ESQUIVIAS, 2017, pp. 39-56.
28. TERESA DE JESÚS, *Fundaciones*, 2, 1.
29. PÉREZ, 2015, p. 71.
30. BLASCO ESQUIVIAS, 2004, pp. 143-156 y BLASCO ESQUIVIAS, 2019, pp. 158-167.
31. TERESA DE JESÚS, *Relaciones*, «Relación primera, desde el convento de la Encarnación de Ávila, año de 1560».
32. Aquí mismo refiere este otro percance: «Dímonos mucha prisa por llegar de mañana a Córdoba para oír misa sin que nos viese nadie. Guiábannos a una iglesia que está pasada la puente, por más soledad. Ya que íbamos a pasar, no había licencia para pasar por allí carros,que la ha de dar el corregidor. De aquí a que se trajo, pasaron más de dos horas, por no estar levantados, y mucha gente que se llegaba a procurar saber quién iba ahí. De esto no se nos daba mucho, porque no podían, que iban muy cubiertos. Cuando ya vino la licencia, no cabían los carros por la puerta de la puente; fue menester aserrarlos, o no sé qué, en que se pasó otro rato» (*Fundaciones*, 24,12).
33. EFRÉN DE LA MADRE DE DIOS, 1982, p. 9. Salvo que se indique lo contrario, de aquí proceden las noticias y citas que se incluyen a continuación.
34. MENÉNDEZ PIDAL, 1951.
35. FRUTOS SASTRE, 2015, pp. 241-256.
36. MANCINI, 1677, pp. 103-104. Sobre este libro, que escribió para defenderse de unas memorias apócrifas publicadas en 1676, cfr. SOBALER SECO, 2016, pp. 1-34.
37. MANCINI, 1677, p. 279.

38. GUENTHER, 2010, pp. 127-136.
39. VELA, 2000, pp. 9-44.
40. BLASCO ESQUIVIAS, 2023, pp. 49-64.
41. BLASCO ESQUIVIAS, 2022, PP. 430-442, y BLASCO ESQUIVIAS, 2019b, pp. 47-64.

BIBLIOGRAFÍA

Álbum de dibujo de María Luisa de Orleans (1670-1679), BNE, DIB/15/68.

ALLENDESALAZAR, Ú. (2009), *La reina Cristina de Suecia*. Madrid, Marcial Pons.

AULNOY, Marie-Catherine Le Jumel de Barneville , baronne d' (1691/1892) *Relación que hizo de su viaje por España la señora Condesa D'Aulnoy en 1679*, Madrid, Juan Jiménez.

ÁVILA MARTÍNEZ, M. T. (2018), «Las viajeras extranjeras en la España moderna: ¿realidad o ficción?», *Mundo Histórico. Revista de investigación*, 2, pp. 29-48.

ÁVILA MARTÍNEZ, M. T. (2017), «Una aproximación a las mujeres viajeras en la modernidad», en CUTILLAS ORGILÉS. E. (ed.) *Convergencia y transversalidad en Humanidades*. Actas de las VII Jornadas de Investigación de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Alicante, Universidad de Alicante, pp. 177-181.

BLASCO ESQUIVIAS, B. (1994), «El Madrid de Filippo Juvarra y las alternativas locales a su proyecto para el Palacio Real», en A. BONET CORREA Y B. BLASCO ESQUIVIAS (dir.), *Filippo Juvarra, 1678-1736. De Messina al Palacio Real de Madrid*. Madrid, Electa, pp. 45-112.

BLASCO ESQUIVIAS, B. (2004), «Utilidad y belleza en la arquitectura carmelitana: las iglesias de San José y La Encarnación», *Anales de Historia del Arte*, 14, pp. 143-156.

BLASCO ESQUIVIAS, B. (2017), «Decoro, devoción y representación. Arte y arquitectura en torno a Teresa de Jesús», en J. OLMEDO Y E. BORREGO (ed.), *Santa Teresa o la llama permanente. Estudios históricos, artísticos y literarios*, Madrid, Centro de Estudios de Europa Hispánica, pp. 39-56.

BLASCO ESQUIVIAS, B. (2019a), «Vivir de por amor de Dios: Una arquitectura para el silencio», en F. CHECA CREMADES (ed.), *La otra Corte. Mujeres de la Casa de Austria en los monasterios reales de las Descalzas y la Encarnación*, Madrid, Ediciones El Viso, pp. 158-167.

BLASCO ESQUIVIAS, B., (2019b), «El uso doméstico del agua en Madrid durante la Edad Moderna», en A. CÁMARA Y B. REVUELTA (eds.), *Arquitectura hidráulica y forma urbana*, Madrid, Fundación Juanelo Turriano, pp. 47-64.

BLASCO ESQUIVIAS, B. (2022), «La Instrucción para la limpieza de Madrid», en J. L. SANCHO GASPAR (dir.), *El Madrid de Sabatini. La construcción de una capital europea (1760-1797)*, Madrid, Ayuntamiento de Madrid, pp. 430-442.

BLASCO ESQUIVIAS, B. (2023), «*Arde en fiestas en su coso*. Tauromaquia y propaganda en la Plaza Mayor de Madrid», en A. ATERIDO, *Madrid en la colección Abelló. Pinturas y dibujos de los siglos XVII al XX*, Madrid, Ediciones El Viso, pp. 49-64.

BLASCO. B., LÓPEZ, J. y RAMIRO, S. (ed.) (2021), *Las mujeres y las artes. Mecenas, artistas, emprendedoras, coleccionistas*, Madrid, Abada.

BORGOGNONI, E. (2019a), «La construcción de la imagen regia de María Luisa de Orleans», *Studia Historica: Historia Moderna*, 41, 1, pp. 353-377.

BORGOGNONI, E. (2019b), «Viaje de princesas y cambio identitario en la España de los Austrias», *Memoria y civilización: anuario de historia*, 22, 2019, 611-633.

BORGOGNONI, E. (2020) «Marie Gigault de Bellefonds, ambassadress of France: Gender, power and diplomacy at the court of Charles II of Spain, 1679-1681», *Libros de la Corte*, 20, pp. 7-30.

DAVIS, N. Z. (1999), *Mujeres de los márgenes. Tres vidas del siglo XVII*. Madrid. Cátedra.

DELFT, M. y MULDER, H. (ed.) (2017), *María Sibylla Merian. Metamorfosis insectorum Surinamensium*, Lannoo, Tielt.

Descripción verdadera y puntual de la real, magestuosa, y publica entrada, que hizo la reyna nuestra señora doña María Luisa de Borbón, desde el real sitio del Retiro, hasta su real palacio, el sábado 13 de enero deste año de 1680 con la explicación de los arcos, y demás adornos de su memorable triunfo, (1680), [S.l], [s.n.], BNE, VE/ 126/73.

EFRÉN DE LA MADRE DE DIOS, (1982), «El primer viaje de Santa Teresa a Jaén», *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, 111, pp. 9-26.

FERNÁNDEZ DURO, C. (1893), *Viajes regios por mar en el transcurso de quinientos años: narración cronológica*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

FRUTOS SASTRE, L. (2015), «Maria Mancini y la corte de Madrid. Entre Austrias y Borbones (1674-1702)», en R. QUIRÓS ROSADO y C. BRAVO LOZANO (ed.), *Los hilos de Penélope: lealtad y fidelidades en la Monarquía de España, 1648-1714*, Madrid, Albatros, pp. 241-256.

GUENTHER, M. (2010) «España bajo la mirada de una francesa: La Relación del viaje de España (1691) de madame D'Aulnoy», *452ºF. Revista electrónica de teoría de la literatura y literatura comparada*, 2, pp. 127-136 [Consulta: 13/03/23], http://www.452f.com/index.php/es/melissa-guenther.html

GUERRA Y VILLEGAS, J. A. (1679), *Relación de la jornada que se hizo desde el 26 de septiembre año de 1679 hasta el 24 de noviembre, y sucesos de las entregas de la Reina María Luisa de Orleans* [Manuscrito]. BNE, Mss/7862.

LUIS DE LEÓN, Fray (2011) *Antología*, Madrid, Linkgua.

LÓPEZ TORRIJOS, R. (1985), «Grabados y dibujos para la entrada en Madrid de María Luisa de Orleáns», *Archivo español de arte*, 58, 231, pp. 239-250.

MANCINI, M. (1677), *La verdad en su luz o Las verdaderas memorias de Madama Maria Mancini, condestablesa Colonna*, Zaragoza, s.i.

MARTÍNEZ LEIVA, G. (2016), «La entrada de Mariana de Neoburgo en el Alcázar de Madrid: un lienzo inédito», *De Arte*, 15, 2016, pp. 168-178.

MARTÍNEZ LEIVA, G. (2022), *Mariana de Neoburgo, última reina de los Austrias. Vida y legado artístico*, Madrid. Centro de Estudios Europa Hispánica.

MAURA GAMAZO, G. (1926), «Documentos referentes a las postrimerías de la Casa de Austria en España», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 88, pp. 493-581.

MENÉNDEZ PIDAL, G. (1951), *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica.

MERIAM, M. S. (1679 y 1683). *Der Raupen wunderbare Verwandelung und sonderbare Blumen-nahrung* [*La maravillosa transformación y singular alimentación con flores de las orugas... Pintadas del natural y grabadas sobre cobre*], dos volúmenes. Nuremberg/Fráncfort, Johann Andreas Graffen.

MERIAM, M. S. (1705). *Metamorphosis insectorum Surinamensium*, Amsterdam, Gerardum Valk.

Metamorfosis de los insectos de Surinam. Ámsterdam, [Lannoo, Tielt]. «Al lector». Traducido a partir de la edición bilingüe (holandés/inglés) de Delft, Marieke van y Mulder, Hans (ed.). 2017. María Sibylla Merian. Metamorfosis insectorum Surinamensium, Lannoo: Tielt: 177.

PARRA, J. M. DE LA (1689), *Viaje a España desde la Corte de Neoburgo: historia de la jornada que doña Mariana de Neoburgo hizo a España*... BNE, Mss/7870.

PÉREZ, J. (2015), *Teresa de Ávila y la España de su tiempo*, Madrid, Algaba.

ROLANDI, J. (1690), *Diario de la jornada de la reina Mariana desde la salida de Neoburgo hasta el día de su feliz llegada al puerto del Ferrol*… BNE, Mss/2061.

SNYDER, LAURA J. (2017). *El ojo del observador. Johannes Vermeer, Antoni van Leeuwenhoek y la reinvención de la mirada*. Barcelona, Acantilado.

SOBALER SECO, M. A. (2016), «Las Memorias de María Mancini: estrategias y alianzas de una mujer en la corte de Carlos II», *Tiempos Modernos*, 33, 2, pp. 1-34.

TERESA DE JESÚS (1573-1582), *Libro de las fundaciones*, https://www.santateresadejesus.com/fundaciones/

TERESA DE JESÚS, *Libro de las relaciones o cuentas de conciencia…, escritas por ella misma a varios de sus directores*, https://www.portalcarmelitano.org/santos-carmelitas/teresa-de-jesus/65-teresa-de-jesus-obras-completas/853-las-relaciones-o-cuentas-de-conciencia-de-santa-teresa-de-avila.html

VELA, M. A. (2000), «Una francesa en la corte del rey pasmado», en P. BLANCO y M. A. VEGA, *Madame d'Aulnoy. Relación del viaje de España*, Madrid, Cátedra, pp. 9-44.

ZAPATA FERNÁNDEZ, T. (2000), *La entrada en la Corte de María Luisa de Orleans. Arte y Fiesta en el Madrid de Carlos II*, Madrid, Fundación de Apoyo a la Historia del Arte Hispánico.

Volver al índice

6

Turistas en las ciudades de la Europa de las Luces. Entre los caminos y el entretenimiento*

DANIEL CRESPO DELGADO
Universidad Complutense de Madrid. Fundación Juanelo Turriano

LAURA HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ
Universidad Complutense de Madrid

VIAJAR E INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN DURANTE LA ILUSTRACIÓN

El mundo es demasiado desigual; también en el viajar. A día de hoy, sigue habiendo lugares que presentan desafíos para el viajero. Sin embargo, en Europa, viajar no comporta excesivos problemas y más si lo analizamos desde una perspectiva histórica. La Escila y Caribdis de un viajero contemporáneo puede ser un atasco o una huelga de pilotos, poco más.

Quienes llegamos a Segovia para asistir al curso que ha motivado este libro, lo hemos hecho en medios de comunicación rápidos y cómodos, utilizando infraestructuras tan notables como viaductos o túneles de gran capacidad si, por ejemplo, hemos venido desde Madrid. Estas construcciones se han normalizado tanto que en la mayoría de ocasiones ni nos damos cuenta de que las utilizamos, no merecen siquiera que el viajero levante su mirada del móvil o les eche un vistazo indolente. Esto puede generar cierta frustración en los ingenieros de caminos, que llevan a cabo obras que movilizan muchos y complejos recursos técnicos y económicos, pero que pasan desapercibidos o

tienen una modesta visibilidad. Y esto no solo afecta a las estructuras de comunicación. Depende del desplazamiento, claro está, pero el viajero moderno pasa en muchas ocasiones veloz o habitualmente por distintos paisajes. Solo pretende el punto de llegada. Esto hace que la orografía por la que se desplaza se deshaga, pierda su perfil ante su indiferencia. De hecho, si el desplazamiento –o el viajero– no es particular, muchos de los que utilizan un coche o un tren no podrían decir en su destino las montañas, puertos, ríos o accidentes geográficos y humanos que han atravesado. Esta relación del viajero actual con el territorio es singular y diversa a la tradicional. En el último cuarto del siglo XVIII, saliendo en diligencia de Talavera de la Reina en dirección a Madrid, el inglés William Beckford se quejó amargamente del tedio que debía soportar. Sin compañía y sin ningún libro de interés que hojear, dependía de un paisaje que le resultaba tremendamente soso y monótono como para depararle algún entretenimiento. «¡Vaya perspectiva! ¡a ver quién la supera!», espetó[1].

Pero no solo era la relación establecida con el territorio, el propio viajar resultaba muy distinto. Es revelador que, en algunos idiomas, por ejemplo en inglés, el verbo viajar – *travel* – derive de la misma raíz latina que en otros idiomas ha generado trabajo, *travail* o *treball*[2]. No todos tenían que generar una odisea, pero los viajes podían ser bastante trabajosos, imprevisibles y, en ocasiones, hasta peligrosos. Por mar nunca había que descartar los naufragios e incluso, según la época o la región, la piratería. Los naufragios fueron un tema pictórico cultivado con éxito en el siglo XVIII, destacando algún notable especialista como el francés Vernet [FIG. 1][3]. Precisamente, el propio Goya,

FIG. 1. Claude Joseph Vernet, *Tempestad marina con naufragio*, 1770. Castillo de Schleißheim, Alemania. Wikimedia Commons.

que se vio atraído por ellos en alguna ocasión (*Un naufragio*, Colección particular, 1793-1794), realizó conocidas obras donde irrumpen uno de los más temidos peligros de los viajeros por tierra: los bandoleros [FIG. 2], que en España no se consiguieron erradicar del todo hasta bien entrado el siglo XIX[4].

Viajar durante la Edad Moderna no solo era más peligroso que en la actualidad, sino mucho más incómodo, lento y caro. En general, tanto las comunicaciones como los transportes eran deficientes[5]. Los caminos solían encontrarse en mal estado. Cierto holandés del siglo XVII dijo que los caminos en España tenían tantos baches que casi se dislocó el cuello viajando por ellos[6]. Algo similar afirmó Giuseppe Baretti pasando en 1760 por Trujillo[7]. Las dificultades se multiplicaban cuando la orografía se complicaba. No siempre era fácil superar los accidentes geográficos. Los puentes permanentes eran escasos, hitos del paisaje, y a veces quedaban inhabilitados por riadas o guerras. En el último tramo español del río Tajo, por ejemplo, se encontraban los puentes del Arzobispo, Almaraz y Alcántara, siendo afectados estos dos últimos en la Guerra de la Independencia pero no siendo arreglados hasta bastantes años después [FIG. 3][8]. En un

FIG. 2. Francisco de Goya, *Asalto de ladrones*, h. 1793. Colección particular. Wikimedia Commons.

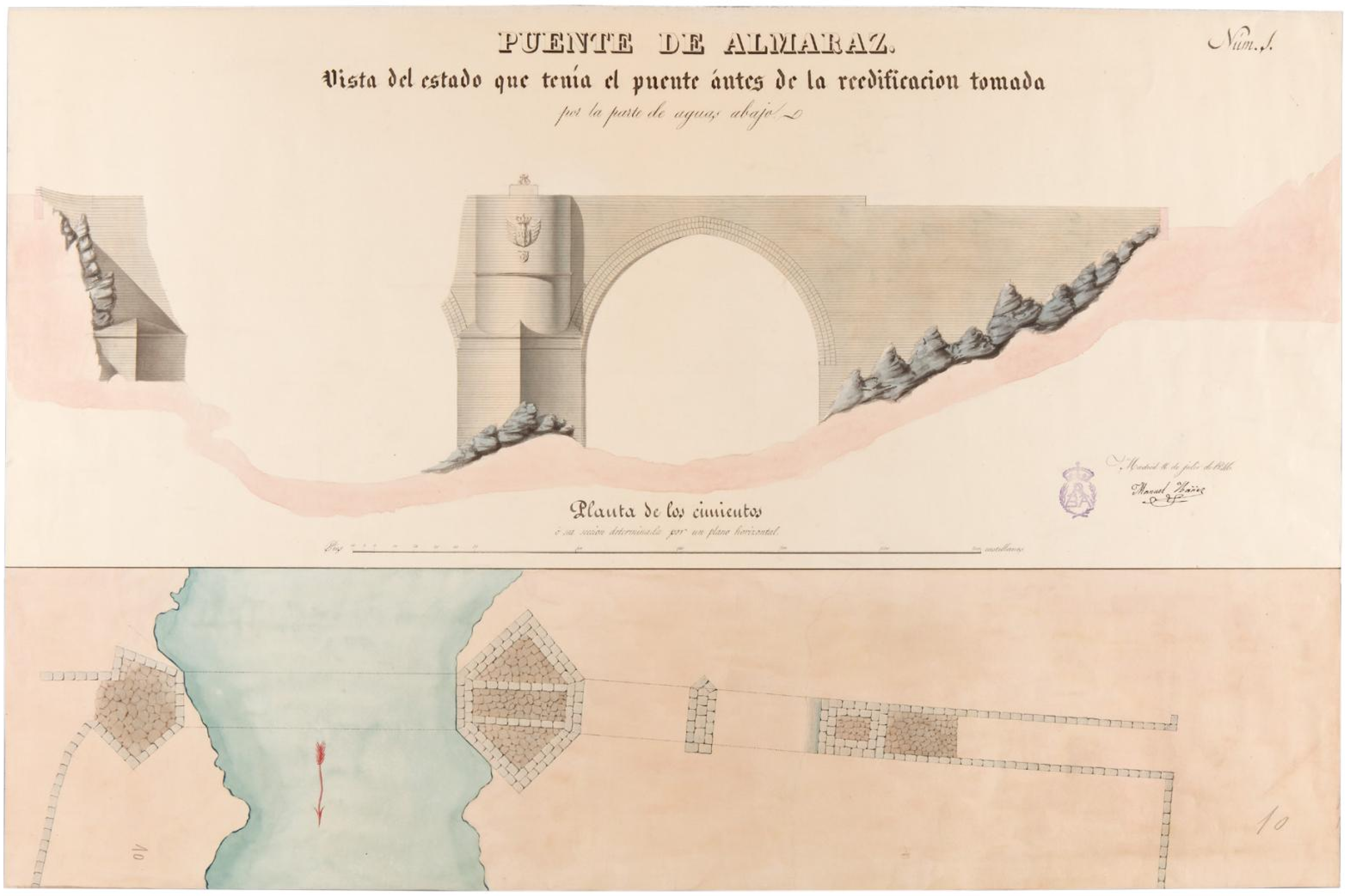


FIG. 3. Manuel Ibañez, Puente de Almaraz. *Vista del estado que tenía el puente antes de la reedificación*, 1846. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, 3657.

país tan montañoso como España, que incluso algunos extranjeros como Richard Ford o Victor Hugo decían que era una gran y única cordillera[9], los pasos resultaban tan ineludibles como pesados. Antes de las obras en el puerto de Guadarrama durante el reinado de Fernando VI, algunos viajeros decían que era tan fragoso que era imposible atravesarlo sin que el caballo perdiese las herraduras[10]. Por descontado, los viajeros estaban mucho más expuestos a las inclemencias del tiempo. El valenciano Antonio Ponz sufrió un golpe de calor del que tuvo que reponerse durante bastante tiempo. Pero ni siquiera llegar a destino aseguraba un cómodo y merecido descanso. La red de hospedajes era tremendamente deficiente. Las críticas al estado de las posadas fueron uno de los lugares comunes de los viajeros por España [FIG. 4]. Jovellanos escribió que la posada de Grajal de Campos, en León, se juzgaría mala sino no hubiese tantas peores[11].

La situación era especialmente complicada en la red de caminos locales o regionales, que dependían de unas administraciones locales en general arruinadas y con pocos controles externos. Para el célebre Casanova, la carretera entre Navarra y Madrid no podía considerarse siquiera un camino[12]. Las calzadas de Levante o las de Mallorca también merecieron duros juicios por parte de viajeros del siglo XVIII[13]. Solo el País Vasco, según también los testimonios de viajeros como el chileno Cruz Bahamonde o los franceses Laborde o Bourgoing, parecía presentar una caminería en buen estado[14]. Incluso autores tan críticos con lo español como el inglés Alexander Jardine alabaron la construcción de vías modélicas en esta región como la trazada en la sierra de Orduña, adaptada a la orografía y sin dimensiones excesivas, lo que significaba un gasto contenido[15]. Pero el caso vasco fue algo singular. Esto significa que moverse entre pequeñas ciudades o

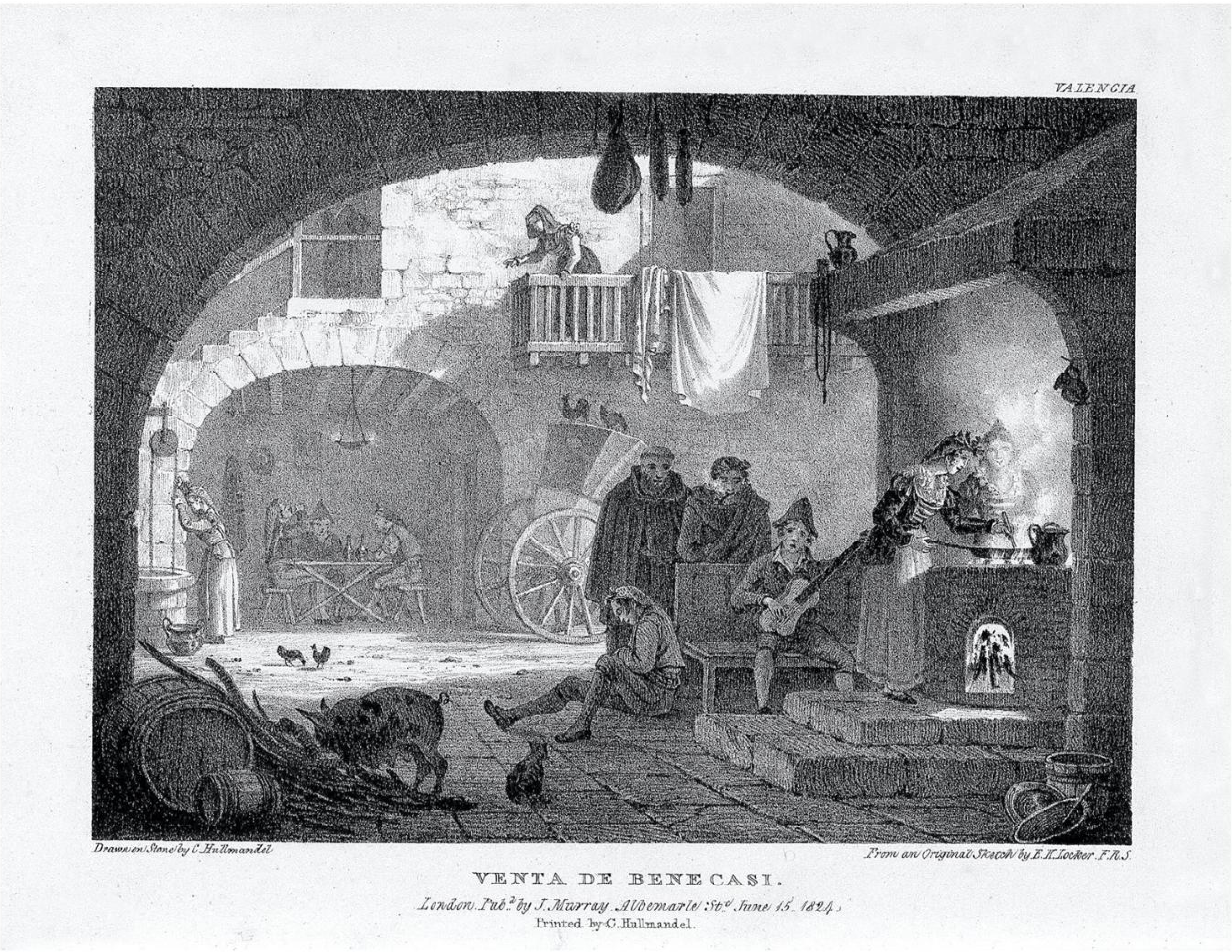


FIG. 4. Posada en Valencia, estampa, en Edward Hawke Locker, *Views of Spain*, 1824. Museo Nacional del Romanticismo. CC BY 4.0.

poblaciones al margen de las grandes rutas fuese bastante engorroso, teniéndose que redoblar los esfuerzos por parte de los viajeros. Tanto fue así, que todavía a mediados del siglo XIX e incluso a principios del XX se afirmó que viajar por España utilizando esa caminería local depararía muchas sorpresas, permitiría descubrir otra nación cuasi ignota por los pocos curiosos que se aventuraban por ella[16].

Los caminos generales o reales, que se financiaban en parte por la administración central y comunicaban Madrid con las principales capitales y centros de la periferia, configurando una red radial que ha llegado hasta hoy en día, ofrecían una perspectiva algo más halagüeña[17]. Sobre todo a partir del reinado de Fernando VI se invirtió para mejorar dicha red o algunos de sus tramos. Hubo actuaciones de tal calibre que llegaron a instrumentalizarse como elemento de propaganda de la monarquía borbónica. El caso más ejemplar sería el paso de Despeñaperros, en Sierra Morena, en la carretera de Madrid a Cádiz[18]. No obstante, y aunque el alcance de las actuaciones en esta red siga siendo tema de debate, todavía existían destacadas deficiencias. En la misma carretera de Andalucía, Leandro Fernández de Moratín, que la recorrió en 1797, detectó importantes fallas a lo largo de su recorrido[19]. En su conocido informe sobre la situación de las carreteras españolas en los primeros años del siglo XIX, el ingeniero Agustín de Betancourt trazó un panorama bastante negro[20]. Los canales de navegación interior no aportaron cambios sustantivos. Si bien a lo largo del siglo XVIII se planteó crear una red de caminos de agua, que se llegó a decir podrían comunicar Madrid con los principales puertos costeros, estos proyectos, ni siquiera en su dimensión regional, pasaron de ser una utopía o un mal sueño, construyéndose pocos kilómetros y en general aislados.

Todo ello revela que la integración territorial de España fue limitada en este periodo[21]. Aunque desde el siglo XVI, los ingenieros militares plantearon sistemas de defensa de amplias regiones peninsulares, con un novedoso concepto global del espacio que también vemos en algunos casos puntuales de la ingeniería civil, como el proyecto de navegación de los ríos de Giovanni Battista Antonelli[22], el territorio español en el XVIII continuó estando tabicado, fragmentado en zonas en torno a los centros urbanos. Qué duda cabe que esto, más allá de su repercusión política, dificultó los desplazamientos por el país.

La situación no era muy distinta en los países europeos del entorno. Es cierto que en el siglo XVIII algunos de ellos mejoraron sus comunicaciones. Los viajeros españoles que los visitaron subrayaron con admiración y algo de envidia determinadas obras, en especial en las grandes vías o en los canales de navegación. Se elogiaron los de los Países Bajos, los de Francia, en especial el Canal de Languedoc, y los ingleses. Ponz dijo de estos últimos que habían sido determinantes para el desarrollo comercial del país[23]. Otros viajeros como el marqués de Ureña destacaron algunas de sus novedosas infraestructuras como los puentes de hierro. Sin embargo, las condiciones de comunicabilidad eran relativamente diversas[24]. En la misma Inglaterra, por ejemplo, donde se llevaron a cabo actuaciones de envergadura en la red de canales y ríos navegables, hubo exitosas novelas de entretenimiento como *The Expedition of Humphry Clinker* (1771) de Tobías Smollett planteadas como un viaje por el país. Esto revela que debía ser creíble que un periplo pudiese generar múltiples enredos, algunos relacionados con la situación de sus caminos y posadas.

Esto no cambiará hasta la ruidosa irrupción de uno de los inventos con un impacto más extraordinario en la práctica y en las mentalidades como fue el ferrocarril[25]. Con su difusión, ya en el siglo XIX, viajar se convirtió en una experiencia más rápida, segura y barata, si bien muchas zonas continuaron estando al margen de los flujos de desplazamientos más importantes. En el último cuarto del siglo, cuando el ferrocarril ya estaba implementado en España, Nicolás Díaz Pérez, en el relato de un trayecto en tren de Madrid a Lisboa, comparó el viajar de sus abuelos, caracterizado, según dijo por la posada, la jornada de cuatro leguas, los viajes interminables, los vuelcos en los caminos y los ladrones, con desplazarse con ferrocarril, que definió por su velocidad, confort, seguridad y economía[26].

Entonces, ¿por qué titular estas líneas como «turistas de las Luces»? Evidentemente, no por la cantidad de personas que viajaban – el turismo de masas fue un fenómeno bastante posterior – ni por la comodidad y la despreocupación que hoy en día solemos vincular con el turista. No obstante, el viaje como entretenimiento es un fenómeno que se incrementó en el siglo XVIII y, según la Real Academia Española, un turista es quien viaja por placer.

Viajar sin finalidades estrictamente prácticas o para instruirse en una materia específica (pensemos en los viajes de los ingenieros para formarse o realizar obras, que se abordó en un curso anterior[27]) sino para disfrutar o para obtener una formación integral, para observar y entretenerse en el «gran libro del mundo», no es ni mucho menos un invento del Siglo de las Luces. No obstante, ahora adquirió un impulso notable. De hecho, este tipo de viaje se situó en el epicentro de la cultura de la época. La estudiosa Marie-Noëlle Bourguet ya lo expresó elocuentemente hace algunos años: «Le voyage

domine l´âge des Lumières»[28]. Motivó incluso sátiras de un hacer que algunos señalaron como propio de los nuevos tiempos. En su comedia *La señorita malcriada* (1788) el dramaturgo canario Tomás de Iriarte ridiculizó en la figura del marqués de Fontecalda al noble frívolo que había recorrido Europa sin provecho. Lo caracterizó como un «charlatán viajante», uno de esos «que tan solo viajan/ para decir que han viajado/ y que en muy pocas semanas/ corriendo la posta, adquieren/ los principios que les faltan»[29].

Lo cierto es que la relación entre el viaje y la literatura durante la Ilustración presenta muchos puentes. Por un lado, aparecieron gran número de publicaciones que defendieron el viaje como privilegiado elemento de instrucción, necesario para adquirir una formación completa. En las décadas del máximo desarrollo del llamado *Grand Tour*, resuenan las famosas palabras de Samuel Johnson sobre la inferioridad sentida por quien no hubiese visitado nunca Italia[30]. Pero no cabía reducirlos a un solo país, por más interesante que fuese. Ponz, que había disfrutado de una larga estancia en Roma, escribió que eran un «medio eficaz y deleitable» de formación, si bien cabe recordar que dicha instrucción se predicaba únicamente de las élites, que eran las que además podían permitirse un viaje de este tipo[31]. En *Los eruditos a la violeta* (1772), José Cadalso incluyó un capítulo al final de su obra que tituló muy significativamente *Instrucciones dadas por un padre anciano a su hijo que va a emprender sus viajes*. Recomendaba Cadalso que el viajero se informase de los países a visitar para aprovechar al máximo su experiencia, que escogiese los más adecuados y que tuviese una actitud curiosa y despierta. No estaría de más recordar que como otros vástagos de las élites de la época, José Cadalso se formó en parte en el extranjero: estudió en París y visitó otros lugares de Francia, Inglaterra y Holanda[32].

No por casualidad también se multiplicaron los libros de viaje –a veces se ha llegado a hablar de un *boom* editorial de este género– y muchos de ellos se leyeron masivamente[33]. Tal y como sentenció el barón de Bielfeld en su *Curso completo de erudición universal o Análisis abreviado de todas las ciencias, buenas artes y bellas letras* (1802-1803), «el estudio de los viajes y viajeros» había devenido «una parte bastante considerable de la erudición universal»[34]. El manchego Pedro Estala afirmó que «los viajes son en el día la lectura más general y apetecida en toda Europa». Podría haber añadido que también en España ya que su recopilación de viajes por todo el mundo, titulada *El Viajero Universal* (1795-1801), le proporcionó pingües beneficios[35]. Estos relatos de viaje fueron utilizados por otros viajeros en sus desplazamientos. Sabemos que es el caso del exitoso *Viaje de España* (1772-1794) de Antonio Ponz, cuyos dieciocho tomos se publicaron en un manejable formato en octavo para facilitar su transporte. En una carta privada a su amigo hispalense el conde del Águila, le confesó confiar que su tomo dedicado a Sevilla tuviese el mismo efecto que el de Toledo, que animó a no pocos a acercarse a esta ciudad para observar los monumentos que había descrito[36].

No obstante, estas obras también se consultaron en los gabinetes de las élites de media Europa. El propio caso del *Viaje* de Ponz es revelador, pues se leyó por muchos que, sin salir de casa y privadamente o en compañía, tuvieron curiosidad por conocer la situación de España. La mayoría de bibliotecas de este periodo tuvieron libros de viaje en sus anaqueles. El citado Estala afirmó que si bien los periplos deberían considerarse «el complemento de una educación esmerada», eran pocos los que tenían los medios

para emprenderlos, señalando que «para suplir esta falta, es necesario leer los viajes hechos por buenos observadores»[37].

¿Permanecieron las ciudades ajenas a este nuevo capítulo del viaje y su literatura? Difícilmente, puesto que los juicios emitidos sobre las ciudades desde estos libros, reiteramos que muy difundidos, resultaron decisivos para su percepción por parte del público. En el relato dieciochesco de la ciudad, los viajeros adquirieron ahora un peso inédito y creciente.

CIUDADES Y VIAJEROS DE LAS LUCES

Analizaremos la influencia del turista de las Luces en la ciudad de su tiempo desde dos perspectivas preferentemente. En primer lugar cabe advertir que, a diferencia de lo ocurrido décadas después, su repercusión en las infraestructuras de comunicación o urbanas fue escasa, dado sobre todo el escaso número de viajeros que hubo en este periodo. En el último cuarto del siglo XVIII, se llegó a promover una nueva posada en Toledo o un mejor camino a las ciudades monumentales de Úbeda y Baeza para que el viajero observador, aquellos «curiosos impertinentes» de los que hablaba Ian Robertson, pudiesen visitarlas con mayor comodidad. Pero son casos muy puntuales todavía.

Tampoco tuvieron una repercusión urbanística y territorial general el veraneo o la *villeggiatura*, esto es, romper con la vida urbana cotidiana para trasladarse a casas de campo donde entretenerse y socializar alejados de los afanes de la ciudad, si bien es un fenómeno que adquirió cierto impulso en el siglo XVIII. No obstante, hubo excepciones como la deslumbrante partitura arquitectónica desplegada en Bath [FIG. 5], debida en gran medida para satisfacer los anhelos de entretenimiento, lujo y confort de londinenses y otros ingleses adinerados que visitaban esta localidad durante ciertas temporadas al año. El *Assembly Rooms* de Bath, un edificio donde pagando una entrada se podía disfrutar de un amplio abanico de distracciones como conciertos o bailes, nos remite a la multiplicación urbana de espacios de entretenimiento, que superaron con mucho la oferta de los antiguos teatros, en las principales ciudades europeas como el Vauxhall en Londres o el Tívoli en París.

De hecho, uno de los aspectos más destacados de la confluencia entre los viajeros de las Luces y las ciudades fue que estas se empezaron a juzgar crecientemente por su oferta de formación y entretenimiento. Un autor de gran ascendente en la España del siglo XVIII como fue el marqués de Caraccioli desgranó las muchas utilidades de los periplos por Europa en su *Viaje de la Razón por la Europa* y en *El verdadero mentor o educación de la nobleza*, ambas obras traducidas al castellano por Francisco Mariano Nifo en 1783 y en las que detalló las principales capitales continentales que debían visitarse y sus atractivos más destacados, donde sobresalían un muy variado elenco de aspectos formativos[38]. Esta oferta no solo estaba destinada a los visitantes de una ciudad, también era para su población estable, pero la literatura de viajes, con la creciente influencia y difusión que iba adquiriendo, fue determinante a la hora de consagrar este rasgo como una faceta decisiva de la ciudad y su definición. En especial a las que deseaban ser consideradas prestigiosas se les demandaron actividades instructivas y

FIG. 5. John Wood el Joven, *Royal Crescent, Bath (Inglaterra)*, 1764-1774. Wikimedia Commons.

deleitosas, presentar, utilizando términos actuales, una rica oferta cultural y social. Y si bien estaban reservadas a las élites, se valoró que fuesen públicas y accesibles. Por el contrario, las ciudades que no proporcionaban este tipo de actividades o no lo hacían suficientemente o de manera adecuada, se censuraron desde los viajes, ventana privilegiada para los contemporáneos para cartografiar el mundo cercano y lejano. De hecho, la literatura de viajes de la Ilustración ofreció una imagen negativa de las ciudades españolas y de manera especial de su capital, Madrid, porque entre otras razones no presentaba un atractivo cultural tan intenso como otras. Estas censuras preocuparon y quisieron contestarse tanto o más que la imagen negativa del país en la que también solió abundar dicha literatura.

La oferta deseada para una ciudad de las Luces resultaba muy variada. El citado Caraccioli destacó desde las industrias a los canales de navegación o las fortalezas que pudiesen presentar. El alemán Oliver Legipont, autor de un *Itinerario en que se contiene el modo de hacer con utilidad los Viajes a Cortes Estranjeras* traducido al español en 1759, subrayó que los viajes por el continente permitían ver las «cosas más memorables», ya fuesen cultivos, ruinas, fábricas, bibliotecas o pinturas[39]. Algunas de estas «cosas memorables» podían tener una estrecha relación con la conformación de la trama urbana como los paseos arbolados. En ciudades como Madrid, precisamente, estos elegantes espacios de sociabilidad, para pasear, ver y charlar, adquirieron un notable protagonismo en el relato de los viajeros. Así, el Paseo del Prado fue un lugar que de manera recurrente –y en general positiva– llamó la atención de quienes describieron su visita a la ciudad. En ocasiones fue uno de los elementos disonantes, por admirado, de una capital juzgada vulgar y poco atractiva. Lo mismo ocurrió con las instituciones culturales, que crecientemente se fueron encarnando en arquitecturas monumentales. El Museo de Kassel inauguró hacia 1779 una prolífica saga de construcciones ex novo y de envergadura para albergar y

FIG. 6. Johann Heinrich Tischbein, *Ceremonia de dedicación del monumento a Federico II en Kassel*, 1783, Museumslandschaft Hessen Kassel, Alemania. Wikimedia Commons.

mostrar colecciones de las denominadas bellas artes [FIG. 6]. Es bien sabido que el Museo del Prado fue proyectado con el objetivo de convertirse en un edificio emblemático de la nueva capital, testimonio de la anhelada restauración de la arquitectura en España y que se destinó en primer lugar a albergar instituciones científicas como un gabinete de historia natural o una academia de ciencias. Que, sin perder un ápice su condición urbana emblemática, se acabase destinando a otra actividad considerada igualmente cultural, a museo público de pintura en concreto, resulta significativo[40].

Los monumentos artísticos y arquitectónicos fueron uno de los rasgos de la trama de una ciudad más valorados por los viajeros. Los mismos contemporáneos subrayaron que el interés por ir a ver edificios significados histórica y estéticamente se desató en el siglo XVIII. Se dijo que las ciudades monumentales como Roma se convirtieron en destinos privilegiados de los viajeros. Ponz escribió que eran las «grandes fábricas», es decir, los más notables monumentos de la arquitectura, los que sacaban «de sus casas a tantos particulares de buen gusto, a tantos señores y príncipes, empeñándoles en costosos y largos viajes». El horizonte anhelado de estos «señores» era evidente a su entender: «Italia, particularmente Roma», ciudad que atraía por sus edificaciones: «estuviese aquella ciudad despojada de sus magnificencias pertenecientes a la arquitectura, seguramente que muchos de los que van a ella se estarían en sus casas, adonde es fácil conducir lo que la pintura y escultura ejecutan de más excelente»[41]. Si tomamos como referencia el *Grand Tour*, las palabras de Ponz no iban desencaminadas. Y eso que Ponz residió en Roma en los años 50, cuando la mayor afluencia de británicos a la capital se produjo a partir

de 1763 al normalizarse las relaciones políticas entre el Vaticano y el gobierno inglés, gracias al reconocimiento por parte del Papa de la reinante dinastía de los Hannover[42].

Pero no solo fue Roma e incluso Italia. El escultor catalán Jaime Folch, en un artículo titulado *Paseo de un Artista por Madrid* que se publicó en el número XV (1804) del papel periódico *Variedades de Ciencias, Literatura y Artes*, advirtió que «la Europa está llena de diletantes, cuya principal diversión es andar viendo pinturas, estatuas y edificios, sin que nada les detenga para calificar su mérito y fallar sobre la estimación que debe dárseles». El francés Jean-François Peyron, en un viaje por España confesó que las bellas artes «souvent attirent presque seuls l´attention des voyageurs»[43]. El italiano Norberto Caimo, al coincidir en El Escorial con un botarate que lo visitó raudamente, escribió que gracias a sus espléndidas obras pictóricas era ese lugar uno en el que se cumplía con el sentido del viaje al saciarse «quella saggia curiosità, e quel mobil diletto, che deve avere un cavalier che viaggia per tutti gli oggetti instruttivi dello spirito»[44]. No parece casual que en 1792 se editase, bajo el amparo de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, una *Guía de Forasteros en Vitoria por lo respectivo a las tres bellas artes de Pintura, Escultura y Arquitectura, con otras noticias curiosas que nacen de ellas*, la primera guía local de bellas artes aparecida en España, que ofreció a los visitantes de la ciudad unos breves y manejables apuntes de sus principales monumentos. Es cierto que sus autores, Diego Lorenzo del Prestamero y el marqués de Montehermoso, propusieron que este tipo de guías debían redactarse en cada ciudad para servir de ilustración a los viajeros, publicándose paralelamente de otras materias como historia natural, botánica, zoología, mineralogía, etc. No obstante, esas otras guías no se llegaron a publicar y la única que vio la luz fue la centrada en los monumentos artísticos.

Lo cierto es que, si bien España no se vio en el siglo XVIII como uno de los principales focos artísticos del continente, en los relatos de viaje las llamadas bellas artes fueron un contenido recurrente[45]. Prácticamente en toda la literatura que defendió el carácter instructivo de los viajes, las bellas artes se señalaron como uno de sus objetivos. Líneas atrás ya vimos lo que dijo el alemán Legipont. Se podrían poner innumerables ejemplos similares. En el primer número del papel periódico *Gabinete de Lectura Española*, editado por Isidoro Bosarte, se publicó un texto titulado *Discurso a los Padres de Familia sobre la educación de los hijos* (1787) en el que se defendió el viaje como el último peldaño de la instrucción de un joven. En las visitas a Francia e Italia, dos destinos juzgados ineludibles por quien desease ir más allá de los límites de su patria, recomendaba visitar sus «museos de antigüedades, gabinetes de Historia Natural, bibliotecas raras, galerías de pinturas, plazas, agricultura, costumbres, personajes ilustres y personas de habilidad»[46]. En las diversas autobiografías que redactó, el celebérrimo historiador inglés Edward Gibbon insistió en que durante sus visitas a París e Italia, a pesar de que su objetivo prioritario era conocer bibliotecas, archivos, tertulias o lugares históricos relevantes, en especial en Roma, epicentro de su *The History of the Decline and Fall of the Roman Empire* (1766-1788), no desatendió el visitar todas las iglesias, palacios y colecciones con relevantes obras artísticas[47]. Los reconocidos intereses literarios del jesuita Juan Andrés tampoco le impidieron recurrentes visitas a monumentos en sus periplos por las principales ciudades italianas[48].

FIG.7. Jacob Philipp Hackert, *Goethe visitando las ruinas del Coliseo*, 1790.

Todo ello se remite al nuevo significado cultural y social que adquirieron los monumentos artísticos bajo el signo de la Ilustración, un fenómeno que he tratado en muy distintas ocasiones. De hecho, la iconografía urbana de estas décadas también se vio influenciada por la resignificación de los monumentos y de su capacidad para orientar y marcar el discurso sobre una ciudad. No siendo tampoco un fenómeno estrictamente novedoso, los monumentos considerados artísticos, más allá de su función tradicional o de su vinculación con determinados poderes, no siendo tanto ya el palacio del rey o la catedral del obispo, adquirieron un mayor protagonismo en la representación de las ciudades. Y no solo. En muchas de estas imágenes suelen aparecer con mayor asiduidad viajeros, o al menos personajes que señalan, observan y hablan, quién sabe si emocionados, sobre dichos monumentos [FIG. 7].

NOTAS

*Este trabajo se enmarca en el proyecto I+D+i «Agua y Luces. Tratados españoles de arquitectura hidráulica en la Ilustración» (PDI2020-115477GB-I00) concedido por el Ministerio de Ciencia e Innovación.

1. BECKFORD, 1969 (1787), p. 82.
2. BODEI, 2011.
3. *Tempêtes*, 2020; *El mar*, 2019.
4. MADRAZO, 1991; SOLER, 2006.
5. MADRAZO, 1984.
6. HUYGENS 2010, p. 242.
7. BARETTI, 1770, I, pp. 39-40.
8. CRESPO, 2017.
9. FORD 1988; HUGO, 2005, p. 533.
10. GARCÍA MERCADAL, 1999, III, p. 604.
11. JOVELLANOS, 2011, p. 324.
12. CASANOVA, 2002, p. 51.
13. CARTER, 1981, p. 197; VARGAS, 1787.
14. BOURGOING, 1789, I, p. 7 y ss.
15. JARDINE, 2001, p. 936.
16. CRESPO y LUJÁN, 2016, pp. 55-58.
17. MADRAZO, 1984.
18. CRESPO y LUJÁN, 2016, pp. 123-124.
19. MORATÍN, 1991, p. 648.
20. BETANCOURT, 1869.
21. RINGROSE, 1970.
22. CÁMARA, 2004; CRESPO, 2020.
23. CRESPO y LUJÁN, 2016, pp. 149 y ss.
24. URUEÑA, 1992, p. 430.
25. LITVAK, 1991.
26. DÍAZ, 1877, p. 379.
27. CÁMARA y REVUELTA, 2016.
28. BOURGUET, 1997, p. 1092. Véase igualmente HAZARD 1988 y PIMENTEL, 2001.
29. IRIARTE, 1986, v. 2819 y vv. 640-644 respectivamente. Como recuerda el hispanista Russell P. Sebold atendiendo al plan manuscrito de esta comedia, Iriarte pensó en un primer momento que el marqués hubiese escrito un libro sobre sus observaciones, conteniendo no más que notas pedantes y sin sustancia (p. 396, nota 27).
30. Citado en BINDMAN, 2002, p. 41.
31. PONZ, 1772-1794, t. IX, c. VIII, p. 28.
32. GLENDINNING, 1962.
33. MARTIN y CHARTIER, 1982 p. 216; MARSHALL y WILLIAMS, 1982, p. 35.
34. BIELFIELD, 1802-1803, t. IV, p. 340. Si bien Bielfeld afirmó que «son pocas las buenas relaciones que tenemos de viajes hechos por la Europa», advirtiendo al lector de las cautelas con las que debían leerse estas obras – «es muy necesario conocer bien a los viajeros y el grado de reputación que pudiesen merecer por su veracidad y juicio» – no dudaba que en el último siglo se habían consolidado como referencia ineludible. Por ello le dedicó un capítulo en su obra que, tal como indica su título, pretendió compendiar todas las ciencias y saberes. Bielfeld inició de este modo su capítulo dedicado a «los viajes y los viajeros»: «De luengas tierras, dice el adagio, luengas mentiras; y Estrabón decía que todo hombre que contaba sus viajes era mentiroso. Pero digan lo que quieran el proverbio y Estrabón, a las relaciones de los viajeros debemos el conocimiento del mundo, y principalmente de los países más distantes. La utilidad de estas relaciones de viajes, el gran número que tenemos, de las cuales las impresas solamente pasarán de 1300, la manera como satisfacen a nuestra curiosidad, la aplicación que hacen de ellas los sabios y las gentes de mundo y otras muchas consideraciones, han constituido el estudio de los viajes y viajeros, una parte considerable de la erudición universal. Por lo que nos vemos precisados a hablar de ellos» (BIELFIELD, 1802-1803, t. IV, p. 340)
35. ARENAS, 2003, p. 436 y ss. *El Viajero Universal* se publicó por entregas, por «cuadernos» de unas cien páginas aproximadamente que se vendían sueltos, formando cada tres un tomo. Tal como indicó Estala en el prefacio del primer tomo (1795), «esto se hace para la mayor comodidad de los lectores, que insensiblemente irán adquiriendo el conocimiento de todo el mundo con poca fatiga, y también para la de los compradores, que pueden adquirir esta con un dispendio casi insensible» (*Viajero,* 1795-1801, t. I, p. VIII).
36. CARRIAZO, 1929, p. 161.
37. *Viajero,* 1795-1801, Suplemento Tomo I, Prólogo, p. V.
38. CARACCIOLO, 1787, p. 230 y ss.
39. LEGIPONT, 1759, p. 41.
40. ÁLVAREZ y CRESPO, 2020.
41. PONZ, 1772-1794, t. I, c. V, p. 2
42. BINDMAN, 2002.
43. PEYRON, 1782, t. I, p. IX.
44. CAIMO, 1759-1764, t. II, p. 25.

45. CRESPO, 2001.
46. BOSARTE, 1787-1793, t. I, p. 56.
47. GIBBON, 2022.
48. ANDRÉS, 1786-1791.

BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ, J. y CRESPO, D. (2020), *El Museo del Prado en 1819: opinión pública, cultura y política*. Madrid, Museo Nacional del Prado.

ANDRÉS, J. A. (1786-1791), *Cartas familiares del Abate D. Juan Andrés a su hermano D. Carlos Andrés*, 4 vols., Madrid.

ARENAS, M. E. (2003), *Pedro Estala, vida y obra. Una aportación a la teoría literaria del siglo XVIII español,* Madrid.

BARETTI, G. (1770), *A journey from Londres to Genoa, through England, Portugal, Spain and France*. Londres.

BECKFORD, W. (1969) *Un inglés en la España de Godoy (cartas españolas)*. Madrid, Taurus.

BIELFELD, Barón de (1802-1803), *Curso completo de Erudicion Universal ó Análisis abreviada de todas las ciencias, buenas artes i bellas letras. Escrito en frances por el célebre aleman --- i traducido al castellano*, 4 vols., Madrid.

BINDMAN, D. (2002), «*Providence will send us a Lord:* El *Westmorland* y el *Grand Tour* en los últimos años de la década del 1770», en LUZÓN, J.M. (com.), *El Westmorland. Recuerdos del Grand Tour*. Sevilla, Caja de Ahorros El Monte, pp. 39-49.

BODEI, R. (2011), *Paisajes sublimes: el hombre ante la naturaleza salvaje*. Madrid, Siruela.

BOURGOING, J. F. de (1789), *Travels in Spain: containing a new, achúrate and comprehensive view of the present state of that country. By the chevalier de Bourgoanne. To wich are added, copious extracts from the essays on Spain of M. Peyron*. Londres, Printed for G. G. J. and Robinson.

BOURGUET, M. N. (1997), «Voyages et Voyageurs», en DELON, Michel (dir.), *Dictionnaire européen des Lumières*. París, pp. 1092-1095.

CAIMO, N. (1759-1764), *Lettere d´un vago italiano ad un suo amico*. Pittburgo.

CÁMARA, A. (2004), «La profesión de ingeniero, los ingenieros del rey», en SILVA, M. (coord.), *Técnica e ingeniería en España, Vol. 1, El Renacimiento: de la técnica imperial y la popular*. Zaragoza, Real Academia de Ingeniería, Institución Fernando el Católico, Universidad de Zaragoza, pp. 125-164.

CÁMARA, A. y REVUELTA, B. (coords.) (2016), *Libros, caminos y días: el viaje del ingeniero*. Madrid, Fundación Juanelo Turriano.

CARACCIOLO, marqués de (1787), *El verdadero mentor, ó educación de la nobleza. Traducida de francés en castellano por Don Francisco Mariano Nipho*, 3ª edición, Madrid.

CARRIAZO, J. de M. (1929), «Correspondencia de don Antonio Ponz con el Conde del Aguila», *Archivo Español de Arte y Arqueología*, 13, pp. 157-183.

CARTER, F. (1981), *Viaje de Gibraltar a Málaga*. Málaga, Diputación Provincial.

CASANOVA, G. y BARETTI, G. (2002), *Dos ilustrados italianos en la España del XVIII*, Madrid, Cátedra. Ed. de Miguel Ángel Vega y Daniella Gambini.

CRESPO, D. (2001), «De Norberto Caimo a Alexandre de Laborde. Las Bellas Artes nacionales en la literatura extranjera de viajes por España de la segunda mitad del siglo XVIII», *Anales de historia del arte*, 11, pp. 269-290.

CRESPO, D. (2017), *Preservar los puentes: historia de la conservación patrimonial de la ingeniería civil en España (Siglo XVI-1936)*. Madrid, Fundación Juanelo Turriano.

CRESPO, D. (2020), «Madrid y la corte de Felipe II en la ingeniería civil del Renacimiento», en *El ingenio al servicio del poder: Los códices de Leonardo da Vinci en la corte de los Austrias*. Madrid, Comunidad de Madrid.

CRESPO, D. y LUJÁN, A. (2016), *Mirar el paisaje moderno. Paisaje, ingeniería e industria en los viajes por España (siglos XVI-XIX)*. Madrid, Polifemo.

DÍAZ, N. (1877), *De Madrid a Lisboa: impresiones de un viaje*, Madrid, Establecimientos Tipográficos de M. Minuesa.

FORD, R. (1988), *Manual para viajeros por España y lectores en casa*. Madrid, Turner.

GARCÍA MERCADAL, J. (1999), *Viajes de extranjeros por España y Portugal. Desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX*, Salamanca, Junta de Castilla y León.

GIBBON, E. (2022), *Memorias de mi vida*. Madrid, Cátedra. Ed. de Antonio Lastra.

GLENDINNING, N. (1962), *Vida y obra de Cadalso*. Madrid.

HAZARD, P. (1988), *La crisis de la conciencia europea (1680-1715)*, 4ª edición. Madrid, Alianza.

HUGO, V. (2005), «Los Pirineos», en *Obras completas*, Barcelona, Aguilar, t. V, pp. 499-605.

HUYGENS, L. (2010), *Un holandés en la España de Felipe IV. Diario del viaje de Lodewijck Huygens 1660-1661*. Madrid, Fundación Carlos de Amberes, Aranjuez, Doce Calles, 2010. Ed. de Maurits Ebben.

IRIARTE, T. (1986), *El señorito mimado. La señorita malcriada*, 2ª edición. Madrid, Castalia. Ed. de Rusell P. Sebold.

JARDINE, A. (2001), *Cartas de España*, Alicante, Universidad de Alicante, 2001. Ed. de José Francisco Pérez Berenguel.

JOVELLANOS, G. M. (2011), *Obras completas. Tomo VIII. Diario 3º*. Oviedo, Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII, Ayuntamiento de Gijón y KRK Ediciones. Ed. de María Teresa Caso Machicado y Javier González Santos.

LEGIPONT, O. (1759), *Itinerario en que se contiene el modo de hacer con utilidad los Viages à Cortes Estrangeras. Con dos Disertaciones. La primera sobre el modo de ordenar, y componer una Libreria. La segunda sobre el modo de poner en orden un Archivo. Escrito todo en Latin por el P.D.--- de la Orden de San Benito. Traducido al español por Joaquin Marin*, Valencia.

LITVAK, L. (1991), *El tiempo de los trenes. El paisaje español en el arte y la literatura del realismo (1849-1918)*. Barcelona, Serbal.

MADRAZO, S. (1984), *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Turner.

MADRAZO, S. (1991), *La edad de oro de las diligencias: Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril*. Madrid, Nerea.

El mar en las colecciones del Museo del Prado (2019). Madrid, El Viso.

MARSHALL, P. J. y WILLIAMS, G. (1982), *The Great Map of Mankind. British Perceptions of the World in the Age of Enlightenment*. Londres, Melbourne y Toronto.

MARTIN, H. J. y CHARTIER, R. (1982), *Histoire de l´édition française. Tome II. Le livre triomphant 1660-1830*. París.

MORATÍN, L. Fernández de (1991), *Viage a Italia 1793-1797*. Madrid, Espasa-Calpe. Ed. de Belén Tejerina.

PEYRON, J. F. (1782), *Nouveau Voyage en Espagne, fair en 1777 et 1778*. Londres, París.

PIMENTEL, J. (2001), *Viajeros científicos. Tres grandes expediciones al nuevo mundo: Jorge Juan, Mutis, Malaspina*. Madrid, Nívola.

PONZ, A. (1772-1794), *Viage de España, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse, que hay ella*. Madrid, Imprenta de Ibarra.

RINGROSE, D. R. (1970), *Transportation and Economic Stagnation in Spain, 1750-1850*. Durham.

SOLER, E. (2006), *Bandoleros: mito y realidad en el romanticismo español*. Madrid, Síntesis.

Tempêtes et naufrages: De Vernet à Courbet (2020). París, Musée de la Vie Romantique.

UREÑA, marqués de (1992), *El viaje europeo del Marqués de Ureña (1787-1788)*. Cádiz, Universidad de Cádiz. Ed. de María Pemán Medina.

VARGAS, J. (1787), *Descripciones de las islas Pithiusas y Baleares*. Madrid, Imprenta de la viuda de Ibarra, Hijos y Compañía.

El viajero univeral, ó noticia del mundo antiguo y nuevo. Obra compuesta en frances por Mr. De Laporte; y traducida al castellano, corregido el original, e ilustrado con notas por---. Madrid, Imprenta Real, Imprenta de Fermín Villalpando, 1795-1801.

Volver al índice

7
Forasteros en Segovia*

ENRIQUE GALLEGO LÁZARO
Secretario Académico UNED Segovia

Por mucho que se quiera acotar una exposición sobre los viajeros que han pasado por Segovia, el asunto se presenta abrumador. No obstante, reduciéndolo a algunos de los casos más significativos de la Edad Moderna e inicios de la Contemporánea, el relato puede resultar relativamente representativo. Por ello, y teniendo en cuenta que se podría haber utilizado otro enfoque metodológico, se ha elegido el cronológico por ser prácticamente de obligado cumplimiento y reconociendo la posibilidad de haber podido aplicar otras subdivisiones, como la clasificación por los propios edificios y monumentos visitados, el tipo de escritos acometidos por los autores, o por la categorización de los estratos políticos o sociales de los viajeros. Igualmente, hay un claro sesgo hacia los forasteros extranjeros, aunque no se puede desdeñar la presencia de ilustres nacionales en Segovia como Ponz. Además, al igual que ocurre con los historiadores, se podrá comprobar que los relatos de los viajeros difieren bastante, algo lógico si se tienen en cuenta los prejuicios y educación de sus lugares de origen, pero también las propias pasiones y motivaciones que les hicieron recorrer nuestros territorios.

El marco geográfico es evidente, la ciudad de Segovia, si bien, y con algunas citas a lugares de la actual provincia, la relevancia de los Reales Sitios de El Escorial y San Ildefonso hacen inevitable referenciarlos tanto por haber sido construidos en terrenos de la jurisdicción segoviana en la Edad Moderna como por su importancia dentro de la Historia del Arte.

Del mismo modo, y como resaltaba Ruiz Hernando, los relatos de los viajeros son fundamentales para comprender mejor la distribución urbana segoviana, pues hasta la llegada de la Ilustración, y exceptuando los trabajos de Vermeyen y Wyngaerde, la documentación gráfica fue prácticamente desconocida. Una imagen que sería muy

diferente con el paso del tiempo, desde la incorporación de la pizarra para las cubiertas de algunos edificios hasta el actualmente extendido esgrafiado, algo no tan común en los muros externos como se cree[1].

EDAD MEDIA

Aunque no hay duda de que célebres personalidades del mundo romano de la Antigüedad pasarían por Segovia, pues en el *Itinerario Antonino* la vía XXIV enlazaba las calzadas de Emérita Augusta y Cesaraugusta, alcanzando Segovia y Cauca[2], la primera referencia escrita se debe al conocido como el *Estrabón árabe*, Al-Edrisi, que al llegar a Segovia, expuso

> tampoco es una ciudad, sino muchas aldeas próximas unas á otras hasta tocarse sus edificios, y sus vecinos, numerosos y bien organizados sirven todos en la caballería del Señor de Toledo, poseen grandes pastos y yeguadas y se distinguen en la guerra como valientes, emprendedores y sufridos[3] [FIG. 1].

Tampoco existen muchas más referencias al paso de viajeros por Segovia en el Medievo, sin embargo, el gusto de los Trastámara por su alcázar haría que embajadores y diplomáticos, pasaran algún tiempo en Segovia, como el caballero micer Roberto, señor de Basilea, cuando visitó a Juan II en 1435[4]. Apenas tres décadas después, el noble León de Rosmithal de Blatna emprendió un viaje por la Península Ibérica para conocer las Cortes y costumbres de sus reinos, así como todo lo relacionado con el mundo castrense que en esos años contemplaba la guerra civil de Enrique IV con los partidarios de su medio hermano Alfonso. Todo parece indicar que a Rosmithal lo que más le impactó fue el convento jerónimo del Parral y el Alcázar, pues en la fortaleza se custodiaba el tesoro real[5].

FIG. 1. AL IDRISI. *Mapamundi de Al Idrisi*. c. 1100?-1165?. Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE AA-2004. Wikimedia Commons.

FIG. 2. *Acueducto de Segovia*. 2022.
Foto: Enrique Gallego Lázaro.

Del viaje de Rosmtihal, que citó al Acueducto como puente y obra del diablo [FIG. 2], han perdurado dos crónicas de sus acompañantes, una de su secretario Šašek y otra del noble germano Gabriel Tetzel que describían el Alcázar como

> un elegantísimo Palacio adornado de oro y plata y del color celeste que llaman azur y con el suelo de alabastro (…) están las efigies de los Reyes (…), por su orden y en número de treinta y cuatro, hechas todas de oro puro, sentados en tronos con el cetro y el globo en las manos. Todos los reyes de España están sujetos a esta ley: que desde que ciñen la corona y bajo su reinado han de juntar tanto oro como pese su cuerpo para que puedan ocupar, al morir, su puesto entre los otros en el Palacio de Segovia[6].

Fue en el siglo XV cuando la ciudad tomó la forma que perduraría hasta la actualidad, con una parte intramuros y los arrabales exteriores. Aunque el Acueducto se construyera en época imperial romana y la Catedral lo fuera en el siglo XVI, los monasterios más importantes proceden de ese período histórico. A dichas construcciones habría que sumar palacios como el de Enrique IV y casas fuertes torreadas, a la par que las iglesias románicas y el abigarramiento de casas de musulmanes y judíos en la vertiente meridional de la ciudad que miraba al arroyo Clamores, mientras que las elites urbanas optaron por la parte septentrional que daba al río Eresma[7].

EDAD MODERNA. SIGLO XVI

El contexto político español en este siglo fue una de las claves para comprender la gran cantidad de viajeros que pasaron por Segovia, pues a la nómina de diplomáticos de un imperio tan extenso habría que añadir la itinerancia de la corte hasta el establecimiento de la capital en Madrid. La disparidad en los relatos e incluso los errores y la incomprensión de los propios edificios descritos invitan a pensar que algunos de ellos se sirvieron de narraciones anteriores[8].

De esa forma, y aunque continúa el debate sobre si la autoría del itinerario descrito por Felipe el Hermoso recae en el flamenco Antoine de Lalaing, todo parece indicar que si no fue quién escribió el relato, sí sería el responsable de dictar el texto, mucho menos distante que el resultado del segundo viaje de Felipe[9]. Lalaing relató que el séquito llegó a Segovia en 1502, donde participó en jornadas de caza, toros, juegos de cañas y banquetes. Tras partir hacia Madrid, previo paso por Santa María la Real de Nieva, se alojaron en El Espinar al que denominó el pueblo más bonito de España, si bien antes relataron la nómina de los conventos, iglesias y monasterios más destacados de la ciudad o la Sala de los Reyes del Alcázar, en la que las estatuas de los vencedores en batalla tenían las espadas hacia arriba y los derrotados al revés. Por otra parte, algunos diplomáticos como el polaco Juan Dantisco citan su presencia junto a Carlos V en Segovia[10] [FIG. 3].

Mucha mayor repercusión tuvo el viaje de Andrés Navagero entre 1525 y 1528, que se centró más en los monumentos, restos arqueológicos y costumbres. En el trayecto por El Espinar, Otero, Ortigosa, La Losa y Hontoria describió un camino largo, malo y pedregoso bordeando la montaña, así como otras poblaciones cercanas, deteniéndose más en la capital descrita como

> buena ciudad y grande, tiene cinco mil vecinos y está situada en un monte, la ciudad murada en lo más alto, y abajo el arrabal, que no es menos que la ciudad misma, la cual

FIG. 3. *Sala de Reyes del Alcázar de Segovia* (Detalle). 2022. Foto: Enrique Gallego Lázaro.

es larga y estrecha, tiene buenas casas y mujeres hermosas, como suele haberlas en todas las ciudades de España en que hace frío (…) tiene un castillo hermoso y fuerte con anchas cavas, pero no tiene cosa mejor ni más digna que un antiguo acueducto, que es bellísimo, no he visto ninguno que le semeje ni en Italia ni en parte alguna[11].

Al pintor, grabador y diseñador de tapices flamenco Jan Cornelisz Vermeyen se debe la primera ilustración de Segovia, tras formar parte como cronista del séquito de Carlos V en sus operaciones militares con el fin de documentarlas junto a otros artistas[12]. El grabado comparte imagen en la mitad inferior con el Alcázar de Madrid, mostrando elementos un tanto anecdóticos como las palmeras próximas a una iglesia románica que seguramente estaba enfrente, la de Santa Columba[13] [FIG. 4].

Mucho más compleja es la relación con Segovia de los Vandenesse, una familia de cortesanos en la que Juan siguió a Carlos V en su primer viaje a España. El emperador concedió a la familia armas con el águila imperial, permaneciendo Juan al lado de Felipe II tras la separación de Augsburgo hasta su retiro en 1560. Tal debió ser la consideración que alcanzó, que cuando se descubrió que uno de los hijos de Juan, Jacobo, al servicio de Felipe II, había ejercido de espía para Guillermo de Orange, ordenó su libertad en 1571 tras haber sido recluido en el Alcázar de Segovia[14].

No obstante, en el imaginario colectivo segoviano sobre una descripción gráfica de Segovia en la Edad Moderna sobresale la de Anton Van den Wyngaerde que, en 1562,

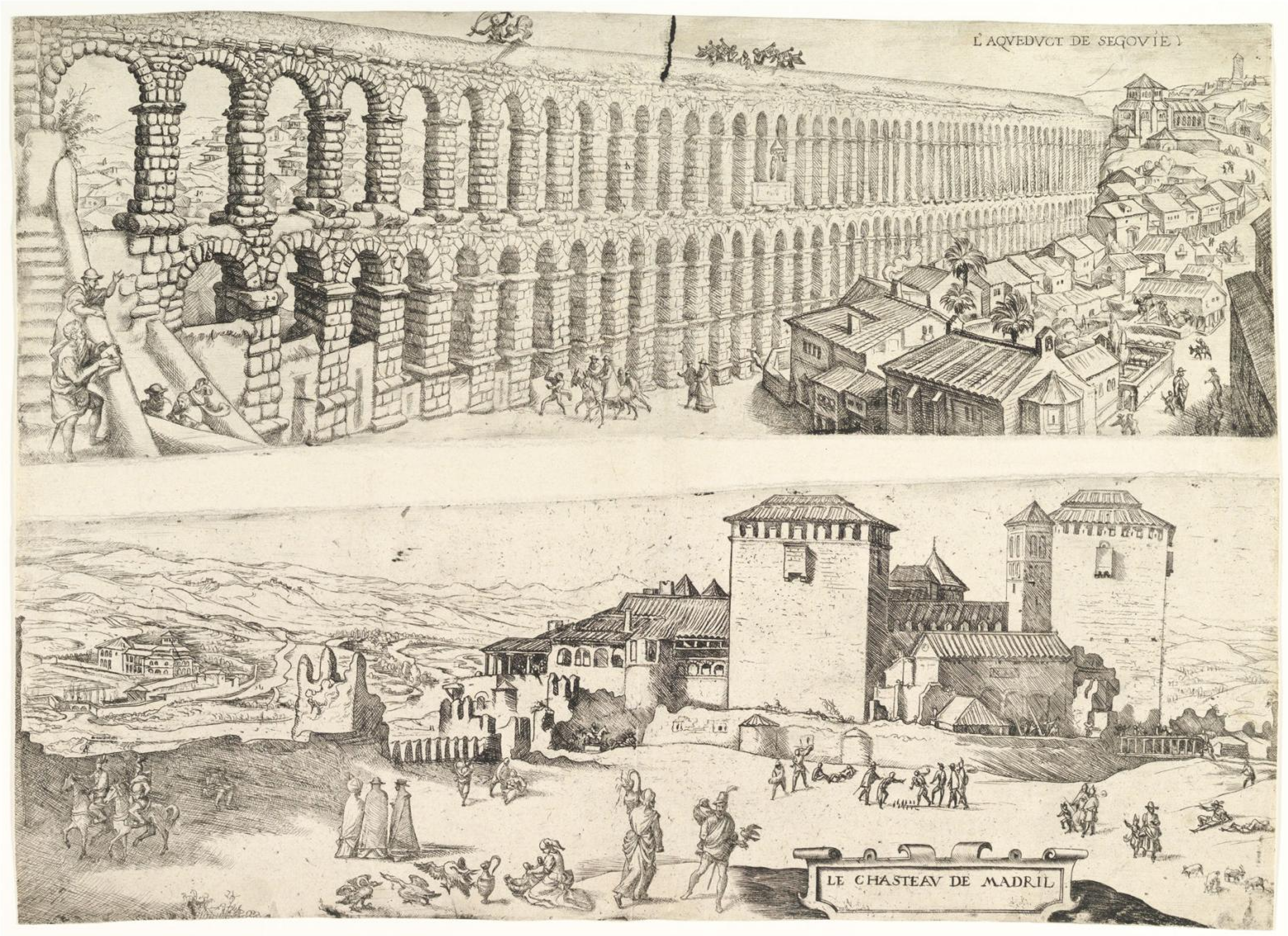


FIG. 4. VERMEYEN, JAN CORNELISZ. *El Acueducto de Segovia y el Castillo de Madrid*. S. XVI. The Metropolitan Museum of Art. Wikimedia Commons.

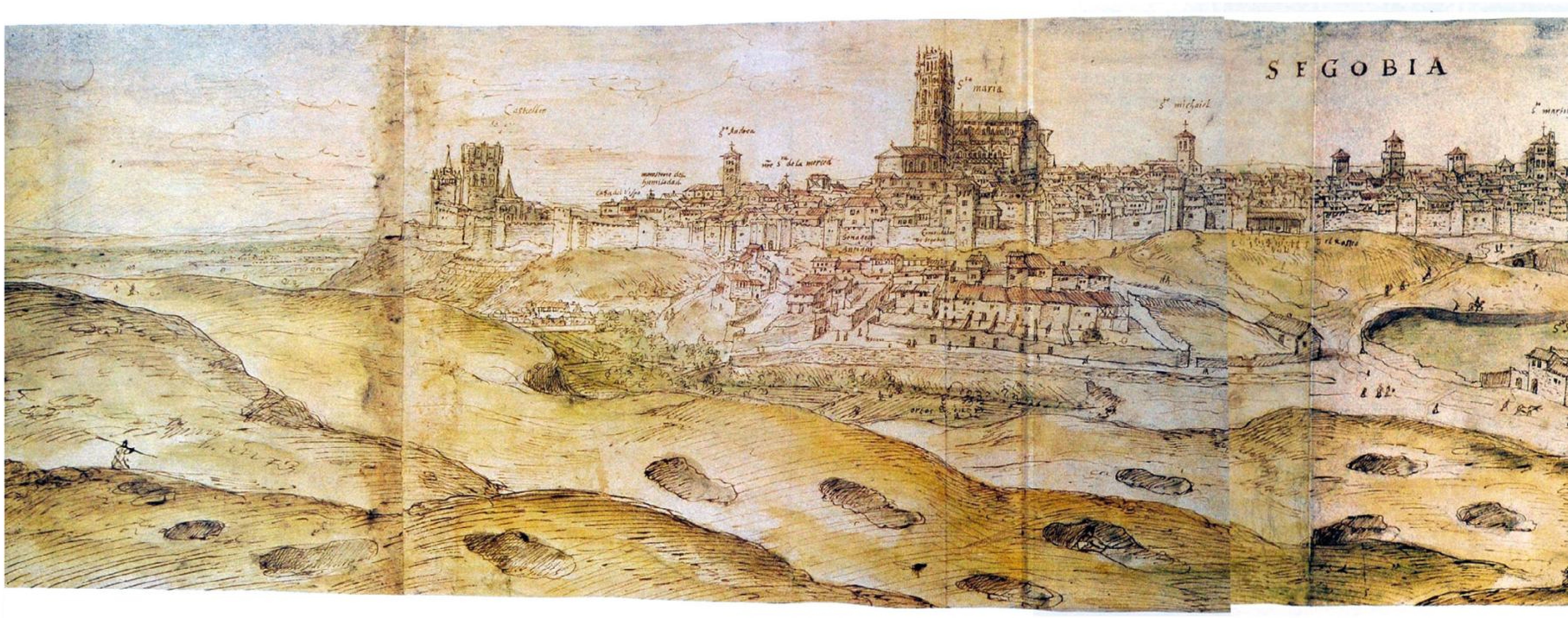


FIG. 5. WYNGAERDE, ANTON VAN DEN. *Segovia*. 1562. Ashmolean Museum de Oxford. Wikimedia Commons.

junto a una vista del palacio de Valsaín, realizó dos dibujos de las cornisas norte y sur de la ciudad. Wyngaerde, aparte de mostrar los tres hitos más destacados de la ciudad: Acueducto, Catedral y Alcázar, reflejó la muralla, algunas de las torres más sobresalientes y parte de los arrabales. A pesar de los errores de precisión y proporción, las dos vistas son la mejor explicación para comprender la transformación de Segovia en el siglo XVI, pues se observa la construcción de la nueva catedral que sustituía a la antigua románica frente al Alcázar, así como la renovación de las cubiertas de este[15] [FIG. 5].

En esa época hay que destacar un acontecimiento, probablemente uno de los más significativos de la historia de la ciudad y su provincia, la boda de Felipe II con su sobrina Ana de Austria en 1570. Según Colmenares, el rey envió al cardenal y arzobispo de Sevilla junto al duque de Béjar para que acompañasen a la futura reina, en cuyo séquito también figuraban sus hermanos Alberto y Wenceslao. La lista de celebridades resulta prolija y bien detallada por Colmenares, así como las arquitecturas efímeras y los actos y festejos entre los que destacaron las mascaradas, juegos de cañas y fuegos artificiales[16].

Dicho viaje fue también recogido por Alixes de Cotereau, si bien resulta extraño que Cotereau no mencionase al noble flamenco Lamberto Wyts, que no solo acompañó a la futura esposa desde Amberes hasta Madrid, sino que elaboró una relación del viaje que se custodia en la Biblioteca Nacional de Austria. Wyts detalló los nombres de las poblaciones donde se alojaron, al igual que los de montañas, puentes y ríos que atravesaron, pero más aún la recepción y honores dispensados en las ciudades por las autoridades y elites urbanas, con especial énfasis en las fiestas, arcos de triunfo e inscripciones en honor de los esposos[17][FIG. 6].

Segovia también fue visitada por muchos diplomáticos tras la construcción de El Escorial, como el británico Edward Bottom en 1579 antes de proseguir a Lisboa en compañía de Luis Divara, gentilhombre de Cremona y agente de los Médici. Pocos años después y dentro de los numerosos ingenieros que viajaron por España, hay que destacar que, para la Real Casa de Moneda, llegaron hacia 1582 maestros alemanes[18]. Colme-

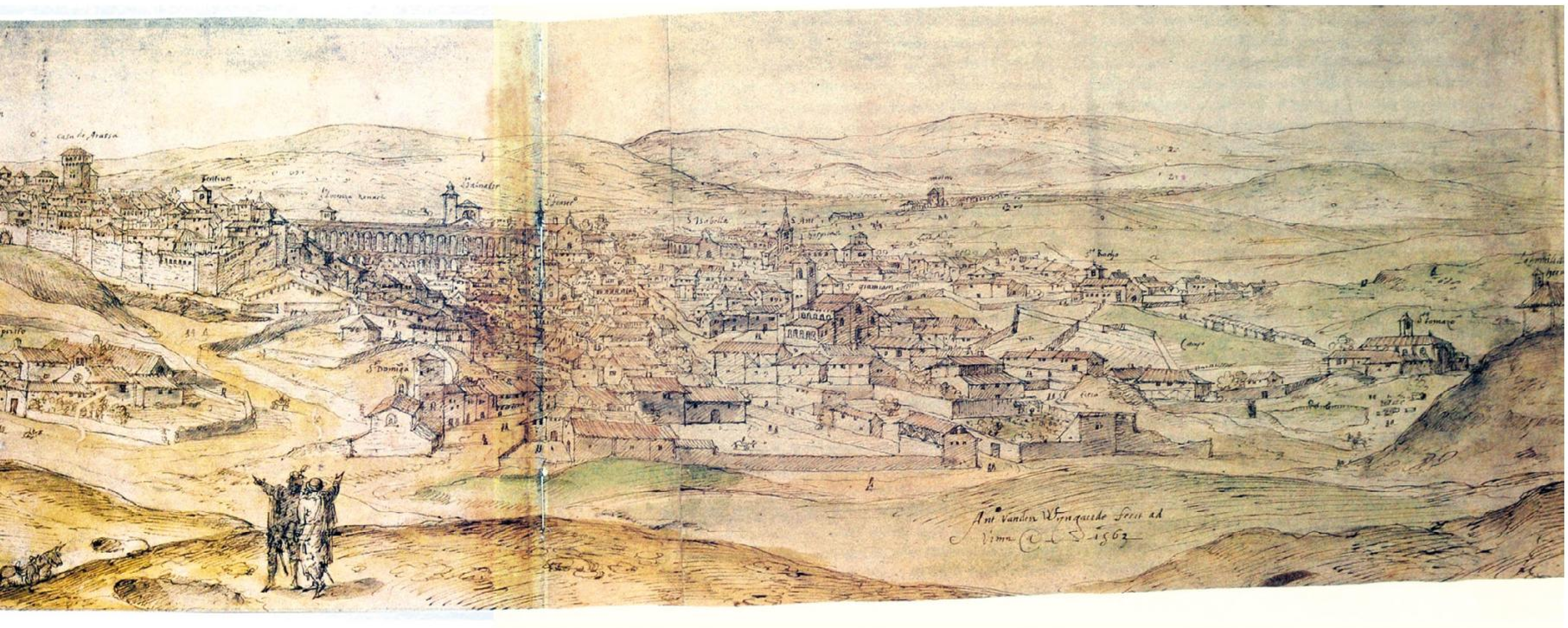


FIG. 6. GONZÁLEZ, BARTOLOMÉ. *La reina Ana de Austria, cuarta esposa de Felipe II*. c. 1616. Museo del Prado. Wikimedia Commons.

FIG. 7. Azud Casa de la Moneda. 2013. Foto: Enrique Gallego Lázaro.

FIG. 8. CARAVAGGIO. *Paulo V*. 1606. Galería Borghese. Wikimedia Commons.

nares cita a los carpinteros Iorge Miter Maier, Iácome Saurvein, Osvaldo Hilipoli y su maestro, Wolfango Riter, junto al cerrajero Gaspar Sav y el herrero Matias Iauste[19].

Enrique Cock, aunque notario, excelente corógrafo y relator de los detalles y aspectos populares de la sociedad, no fue buen crítico y analista de la realidad. Habiendo entrado a servicio de Felipe II como archero en 1585, mencionaba Cock la afición del rey por la caza en Valsaín. De El Espinar expresó que era un lugar de gente rica cuya principal dedicación era la actividad ganadera gracias a sus pastos, disponiendo de un monasterio de beatas, un hospital, varias ermitas, aguas de alta calidad y canteras para obtener materiales de construcción[20].

La actitud detallista de Cock lo llevó a aumentar aspectos como la economía, la forma de gobierno o el carácter de los vecinos[21], sobresaliendo una escueta historia de la ciudad desde los tiempos romanos en la que menciona que había iglesia catedral en Segovia desde Constantino y de Wamba, mientras que la nueva sería de las mejores del país gracias a las limosnas de los segovianos por no tener rentas señaladas. Algo más de confusión tuvo con el Alcázar al situarlo en el punto más alto de la ciudad y que fue fundado por Enrique IV. Del mismo modo, mencionó que en su término estaba el marquesado de Cuéllar

y los condados de Chinchón y Puñonrostro, llegando la jurisdicción segoviana hasta Aranjuez y no reparando en elogios con el Acueducto al que, desdeñando la idea de que fuera Hércules el constructor, consideró de la época de Trajano, como también alabó muchos de los otros lugares de la Tierra de Segovia en el trayecto[22].

Según Antonio Ruiz, Cock fue el primer autor que hizo referencia a un paseo público arbolado en Segovia, la Alameda del Parral, situado en una zona que, al mismo tiempo que se aumentaron las superficies dedicadas a productos hortícolas, amplificó su diversidad arbórea que corrió el riesgo de desaparecer por las inundaciones que provocaba la construcción de la presa de la Casa de la Moneda[23] [FIG. 7].

Por otro lado, en el contexto de las bancarrotas producidas en las postrimerías del reinado de Felipe II hay que insertar el viaje del nuncio romano Camilo Borghese, el futuro Paulo V, enviado por Clemente VIII en 1594. Borghese redactó, o mandó redactar, un *Diario* que fue completado con diversas relaciones de los principales protagonistas de la Corte, aunque en Segovia solo destacó como digno de ver, sin citar el Acueducto, "el molino de la moneda. La iglesia mayor. Hacer los paños"[24] [FIG. 8].

Para finalizar este siglo, se debe mencionar a Jacob Cuelbis que, acompañado de Joel Kovis y un criado asturiano, recorrió la Península Ibérica en 1599, relatando y describiendo en su *Thesoro Chorographico de las Espannas*, ciudades, costumbres y monumentos, haciendo énfasis en estos últimos, especialmente si eran tan antiguos como el Acueducto, habiendo de lamentar en la copia manuscrita que se conserva en el *British Museum* la falta de los dibujos[25].

SIGLO XVII

A diferencia de la anterior, los primeros años de la centuria van a proporcionar pocos relatos de viajeros como los de Villaldrando o Mendoza en 1623 acompañando al Príncipe de Gales para negociar su boda con María, la hermana de Felipe IV[26]. En gran medida, esa falta de viajeros se debió a la peste iniciada en 1598, causando estragos en una ciudad y provincia que tardó siglos en recuperar su antiguo esplendor. Aun así, el siglo XVII hispano fue testigo del tránsito de algunos italianos, la mayoría de ellos influenciados tanto por el viaje que Alessandro Tassoni realizó en calidad de secretario del cardenal Ascanio Colonna en 1600, como por la repercusión de la obra de Cervantes. No obstante, la atracción de Segovia también llamó la atención de personajes de otras latitudes como la del aventurero e hijo del diplomático Hossein Ali Beg Bayat quien encabezó una comitiva que partió de Ispahan en 1599 para visitar diversas cortes europeas en pro de buscar alianzas contra el enemigo común turco[27].

Muy destacable es el mapa y la descripción de Juan Gómez de Mora en un documento de 1626 con el título *Relación de las cosas que tiene el Rey en España y de algunas de ellas se an echo tracas que se an de ber con esta relacion*[28]. También eran habituales los diplomáticos alemanes como Heinrich Brockes y Arnold von Holten, enviados en 1606 por la Liga Hanseática a la Corte de Felipe III, quienes no escatimaron elogios para ciudades y lugares españoles como Segovia y El Escorial, aunque siempre con el temor de lo que pudiera depararles algún proceso inquisitorial[29].

FIG. 9. *Alcázar de Segovia*. 2018. Foto: Enrique Gallego Lázaro.

François Bertaut de Fréauville, con orígenes españoles, realizó varios viajes a España como en el que acompañó al mariscal De Gramont con ocasión de la petición de mano de María Teresa, hija de Felipe IV, para Luis XIV. Sus itinerarios fueron recogidos en varias ediciones en las que reflejó múltiples aspectos sociales, políticos, económicos y culturales de España, destacando en el caso segoviano sus comentarios urbanísticos y arquitectónicos de lugares y edificios como El Escorial y el trayecto hasta la capital, previo paso por Valsaín y el bello puerto de Guadarrama. Para Bertaut, Segovia, donde llegó en 1660, era la ciudad que conservaba el mejor resto conservado del mundo romano en España, defendiendo su origen durante los mandatos de Trajano o Vespasiano. Se quedaba sorprendido el francés de la pobreza y escasa población de Segovia tras haber disfrutado de una gran riqueza proporcionada por los paños y ser sede habitual para muchos de los reyes castellanos. En ese sentido, Bertaut expuso que, aparte de tener muchas tierras en barbecho y vivir al día, en palabras de Carlos V, los españoles parecían sabios y no lo eran, consumían mayoritariamente tabaco, por no hablar del amancebamiento mayoritario de la población masculina y de la falta de libertad para las mujeres, cubiertas de negro, o la impaciencia, imprevisión y analfabetismo de la población en general. Sin embargo, la impresión del Alcázar fue totalmente opuesta, pues a la belleza y fortaleza del edificio sumó el significado político[30] [FIG. 9].

Pocos años después de Bertaut debió visitar Segovia Louis Meunier, pues aparecen datados en 1660 dos grabados con vistas del Alcázar desde los lados norte y sur que han servido de inspiración a muchos ilustradores españoles y extranjeros, atribuyéndole Dumesnil dos series de grabados a buril sobre plancha de cobre con vistas de varias ciudades y monumentos españoles notables[31].

Más dudas plantea la visita del geógrafo de Luis XIV, Albert Jouvin de Rochefort en su *Le Voyageur de l'Europe*. Aunque sí elogió los principales monumentos segovianos, tras una pequeña introducción histórica en la que remarcó el período de los godos,

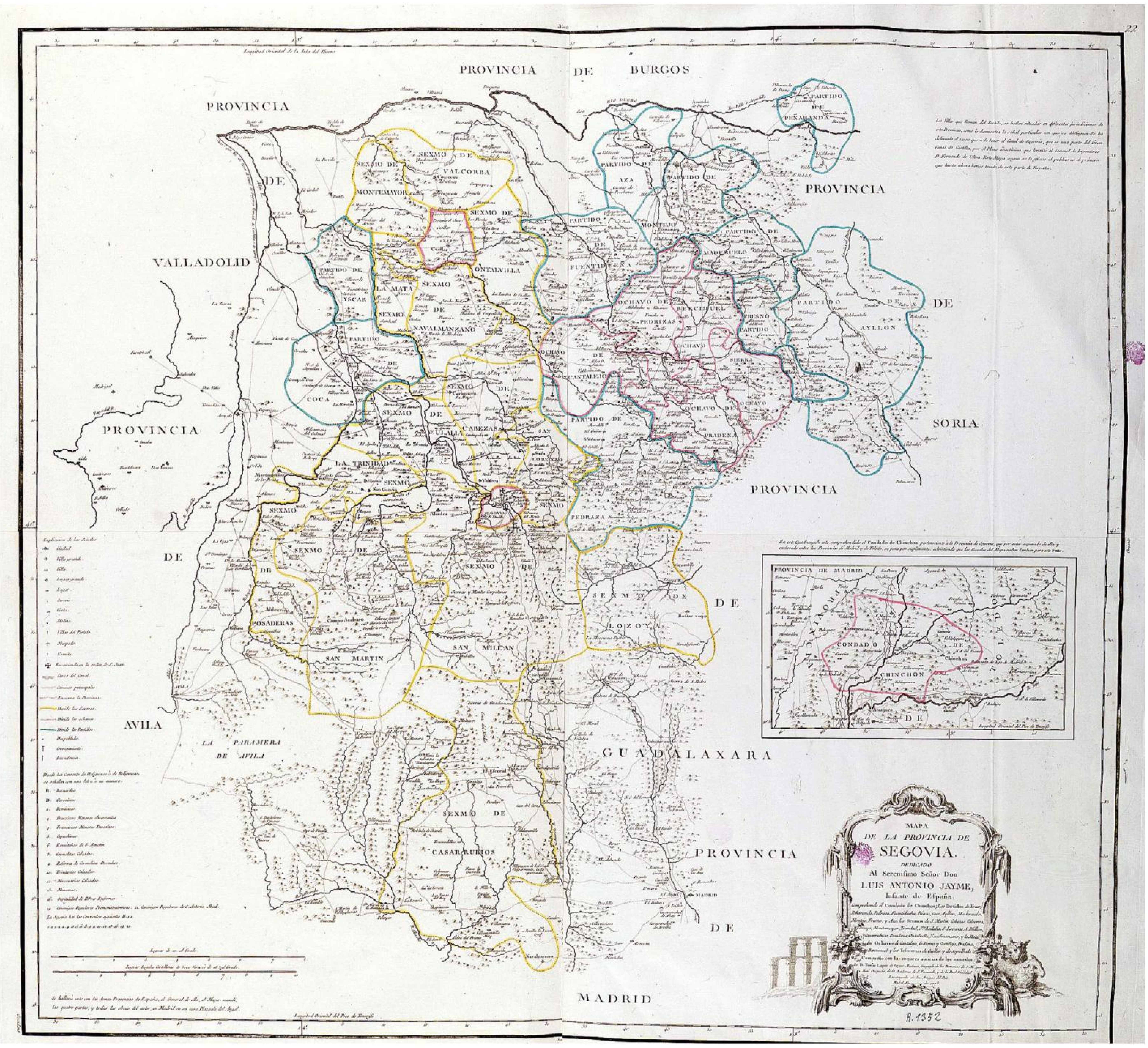


FIG. 10. LÓPEZ, TOMÁS. *Mapa de la provincia de Segovia*. 1773. Biblioteca Nacional de España.

Jouvin incidió más en cuestiones puramente geográficas y económicas como el clima, las montañas, los ríos o la abundante producción minera y la agrícola, argumentando, como Bertaut, que la mayoría de españoles consideraba impropio trabajar y dedicarse a las artes mecánicas, a pesar de poseer terrenos que podían producir gran cantidad de cereales, al igual que frutas, legumbres, aceite, un vino de mala calidad, etc. Igualmente, a pesar de tener tanta longitud de costas, los puertos de mar buenos escaseaban, siendo los de Bilbao y San Sebastián desde donde se exportaba la lana de Segovia, no existiendo prácticamente navegación fluvial y

> por lo que se refiere a su persona, son pequeños de cuero, tienen la mayor parte los cabellos negros, el rostro atezado, una barba rizada, que amenaza el cielo, y los cabellos cortos, son de un carácter soberbio, estimándose superiores a todas las naciones extranjeras, que es el medio de atraerse el odio y el desprecio. Andan con gravedad, se dicen salidos de la poderosa nación de los godos y se llaman entre ellos hijos de los godos, hidalgos, gentileshombres[32].

SIGLO XVIII

El estallido de la Guerra de Sucesión en 1701 conllevó la llegada de numerosos extranjeros que dejaron sus descripciones e impresiones por escrito al recorrer España, dando lugar a múltiples publicaciones y una profusa historiografía, viajes que aumentaron en la segunda mitad de la centuria de una forma muy notable, escorándose más a temas como el arte, las obras públicas y la economía, evidenciando la nueva mentalidad ilustrada[33].

Fue en el siglo de la Ilustración cuando surgió el libro de viajes como género literario dentro de un contexto no exclusivamente social, sino intelectual, en busca de conocer a las personas como ciudadanos dentro del juego político, lo que aumentó la ilustración del viajero, precediendo al romanticismo del siglo XIX que anhelará más maravillarse con los espectáculos que proporciona la Naturaleza. Fue también a mediados del siglo XVIII cuando el marqués de la Ensenada, por medio de la Ordenanza de Intendentes y Corregidores de 1749, estableció el punto de partida para la construcción de carreteras en España con criterios científicos que establecían ya una distribución radial y sufragada por las arcas públicas como atestigua el monumento situado en el Alto del León. De esa forma, y desde una óptica racionalista, científica, pedagógica, realista y claramente política, surgieron unos viajes ilustrados que Gómez de la Serna clasificó en económicos, científico-naturalistas, artísticos, histórico-arqueológicos y literario-sociológicos. Mientras que en el primer caso destacan los de Bernardo Ward y Jovellanos, en el cuarto los del marqués de Valdeflores o Pérez Bayer, y en el último y más amplio, los del padre Flórez, los Diarios de Jovellanos o los de Antonio Ponz, siendo este el gran protagonista de los viajes artísticos, sin olvidar la confección del *Diccionario Geográfico* o los mapas de Tomás López[34] [FIG. 10].

Una gran admiración causó España en Luis de Ruvroy, duque de Saint-Simon, que llegó con la misión diplomática del duque de Orleans para arreglar los matrimonios de Luis XV con María Teresa y de la hija del regente francés, María Luisa de Orleans con el futuro Luis I de España. Saint-Simon comenzó su viaje por España en 1721, dedicando varias páginas a Valsaín, La Granja y Segovia, comentando que en el trayecto desde Madrid no había conocido nunca un camino tan hermoso y aterrador de noche antes de llegar al palacio de Valsaín al que consideraba obra musulmana y que había sido incendiado maliciosamente por Carlos II. Segovia le pareció una ciudad bien construida en la que destacaban sus plazas, iglesias hermosas y calles menos oscuras y tortuosas que las del resto del país, a excepción de la capital y Valladolid, quedando fascinado con un Acueducto que no se cansaba de contemplar. Tampoco ahorró elogios al Alcázar y al Real Sitio, pues aparte de un agua bella y la mejor para beber que sería la base de las fuentes, las montañas, cubiertas de nieve la mayor parte del año y cuyas cimas no se fundían, proporcionaban una belleza contrastada con los árboles, el metal y los mármoles en los que trabajaban los mejores franceses e italianos que los reyes habían conseguido, lamentando únicamente la dureza del terreno[35].

Uno de los más destacados viajeros del siglo XVIII fue el diplomático francés Etienne de Silhouette, autor de *Memorias sobre las posesiones de América; Viaje a Francia, España e Italia*, desarrollado entre 1729 y 1720, aunque en lo que más sobresalió Silhouette es por haber sido uno de los primeros críticos de los historiadores españoles y de los libros

FIG. 11. ESCUELA DE PASITELES.
Grupo de San Ildefonso. c. 10 aC.
Museo del Prado.

de viajes de extranjeros. Tras analizar la formación, educación y cultura españolas, no escatimó elogios para El Escorial, pero sí con la fábrica de San Ildefonso. Sin embargo, en la capital segoviana consideró que el Acueducto era el monumento más hermoso que los romanos habían dejado de esa tipología constructiva, más alto que el Pont du Gard, con una construcción más noble, atrevida y que mezclaba solidez con ligereza, lo que consideraba de un gusto perfecto. Por otra parte, Silhouette consideraba que la Catedral estaba bien construida y era de las más bellas de España, pero sin nada singular, en un estilo semigótico y semirárabe, llamándole más la atención la Casa de la Moneda y el Alcázar, pues aparte de palacio y ciudadela, sus paredes encerraban a los enemigos del Estado, apreciando la Sala de los Reyes y exponiendo que la fortaleza y la fabricación de paños proporcionaban la riqueza de la ciudad, especialmente con la exportación de los segundos al extranjero[36].

Muy diferente a los anteriores fue el papel de Norberto Caimo, autor en 1761 de *Lettere d'un vago italiano ad un suo amico*, en la que presentaba a los españoles como toscos, atrasados y cargados de supersticiones, Caimo fue consciente de que su obra no podía abarcar toda la geografía española por lo que intentó presentar al público un relato lo bastante exacto e interesante, aunque sesgado hacia aspectos artísticos, y sin soslayar las críticas hacia las obras y costumbres de los nuevos aires reformadores que se extendían por Europa a mediados del siglo XVIII. Llegado a San Ildefonso, hizo una descripción de todo el Real Sitio con detalle los salones del palacio que tenían obras de la Antigüedad Clásica, como las musas, el Ganímedes y el Grupo de San Ildefonso, chinas y hasta egipcias, relatando pinturas de Rafael, Tiziano, Guercino y Rubens. Igualmente, las treinta fuentes le causaron gran impresión lo mismo que el Mar, si bien

FIG. 12. *Monasterio de El Parral*. 2016. Foto: Enrique Gallego Lázaro.

FIG. 13. *Catedral de Segovia*. 2016. Foto: Enrique Gallego Lázaro.

sus preferidas fueron las de Andrómeda, Latona, Pandora, Canastillo, Baño de Diana y la de la Fama, que elevaba el agua a gran distancia[37] [FIG. 11].

Antes de dirigirse a la capital segoviana, no obvió Caimo otros aspectos de las construcciones en el Real Sitio como las cascadas, avenidas, un laberinto al que no se atrevió a entrar, un juego del Mablo o la Real Fábrica de espejos y la forma de trabajar unos vidrios que no tenían equivalente en otras partes. En el trayecto reconoció el italiano haber pasado mucho frío y maravillándose del Acueducto, aunque a diferencia de otros viajeros mencionaba la utilización de barras de hierro para contener las claves de las bóvedas. Comentaba Caimo que escritores españoles como Colmenar, Mariana o Morales habían escrito sobre el Acueducto, pero en su opinión había sido el padre Enrique Flórez el que mejor había reflejado todos los aspectos de la obra romana, desde las tesis y pasiones populares sobre el origen hasta indicar que en el nicho que pudo haber ocupado la figura de Hércules se hallaba entonces una de San Sebastián, descartando la teoría de atribuirlo al emperador Trajano, pues la vanidad de este lo había llevado en el puente de Alcántara a inscribir seis veces el nombre. Con todo, lo que más llamó la atención de Caimo en el Alcázar fue la sala de Reyes y, como la mayoría de los viajeros, también Caimo se sorprendió de la belleza, utilidad y eficacia de la Casa de la Moneda, pero no tanto de la catedral. Citó cuadros de conventos segovianos y la cueva de Santo Domingo, dilatándose más con el Parral y su encantador paseo, ya que describió desde la fundación por Enrique IV en 1444 hasta el sepulcro de los marqueses de Villena y algunos de los volúmenes de una biblioteca en la que se podían consultar textos de Newton. Fue también testigo el monje de la fiesta de la Fuencisla, asegurando que las segovianas eran las mujeres más bellas del país[38] [FIG. 12].

Edward Clarke, autor en 1763 de *Letters concerning the Spanish Nation*, encontró muchas semejanzas entre Segovia y Toledo por el emplazamiento y tener un castillo al lado de una profunda fosa natural, pero, aparte de la descripción habitual de monumentos y edificios, destaca la observación y comparación del lavado de ropa con las amas de casa inglesas[39].

Muy significativo es el caso del aristócrata británico Thomas Pitt, en cuyo *Grand Tour* por Italia, Portugal y España llegó a Segovia en 1760. Aparte de la descripción

típica de los principales edificios, se ocupó por primera vez del relato del arte medieval de la ciudad a partir del interés creciente de las antigüedades góticas en Inglaterra, si bien hay que reconocer que Clarke había destacado la amplia tipología segoviana desde la arquitectura romana a la barroca, pasando por la musulmana, románica y gótica, y que pudo influir en Pitt cuando coincidieron en Madrid ese mismo año. Pitt consideró a la catedral excesivamente moderna, mostrando un gran interés por San Esteban y San Martín, aunque las identificara como obras previas a la ocupación árabe[40] [FIG. 13].

Poco después visitaría segoviana Richard Twiss, otro comerciante inglés que residía en los Países Bajos, dando como fruto de su recorrido por la Península Ibérica el libro *Travels through Portugal and Spain in 1772 and 1773*. Twiss, que expuso que las piedras de la parte superior del Acueducto estaban sujetas por grapas, criticaba que las viviendas cercanas impidieran la vista general de un monumento que, aparte de ser una obra útil, era digna de ser contemplada[41].

En ese sentido, fue Antonio Ponz el que despertó el interés entre los eruditos españoles al criticar el desprecio previo a obras góticas como la catedral. Con todo, salieron mucho peor paradas las iglesias románicas a las que prácticamente no mencionó[42]. Ponz en su tomo X, publicado en 1772, comenzó el relato segoviano por el monasterio cartujo del Paular. Desde el valle del Lozoya se trasladó a San Ildefonso por el puerto del Reventón, llegando a contemplar la laguna de Peñalara y relatando también la actividad cinegética de la Corona y las vicisitudes para la instalación del Real Sitio junto a los nombres de las personas que estuvieron a cargo, especialmente de Teodoro de Ardemans y hasta la compra de las esculturas pertenecientes a la reina Cristina de Suecia[43].

El diplomático francés Juan Francisco Peyron realizó un viaje a España entre 1772 y 1773 en el que comentaba y criticaba los realizados por otros viajeros precedentes como Silhouette o Caimo, destacando la obra de Ponz como guía para su viaje, aunque reconocía que no había reflejado nada sobre los usos y costumbres, como tampoco aspectos legislativos, por lo que España seguía siendo una gran desconocida y si bien no pretendió hacerla conocer al completo, quería mostrar lo que había contemplado sin pretender juzgar

> No propongo las observaciones que he podido hacer reconociéndola más que como simples ensayos. Trataré de presentar los objetos reales tal como los he visto, no tratando ni de despreciarlos ni darles más brillo del que me han parecido tener (...) No vayáis a ofenderos, valientes y buenos españoles, vosotros, de los que he recibido tan francas amistades; no vayáis a censurarme si algunas veces, arrebatado por mi asunto, si engañado por los prejuicios de mi nación, arrastrado por una libertad de pensar que aún no ha sido recibida entre vosotros, he visto con unos ojos heridos o prevenido ciertas costumbres, ciertos usos, establecimientos que vosotros reverenciáis y las leyes que os tiranizan. ¡Que el amor de la verdad, que mi franqueza, me sirvan de excusa[44].

En el caso segoviano, tras partir de El Escorial y observar el abandono de Valsaín, le pareció que el palacio de San Ildefonso era más admirable por lo que contenía en su interior que por el aspecto externo. El camino del Real Sitio a Segovia le pareció a Peyron muy hermoso, flanqueado en ocasiones por gamos y cervatillos antes de llegar

a una ciudad construida sobre dos montañas separadas por un valle, siendo su primera descripción para la cueva del convento de Santo Domingo antes de ir al santuario de la Fuencisla y la Casa de la Moneda por paseos muy agradables. A continuación, el turno fue para una Catedral descrita de una forma un tanto aséptica y un Acueducto en el que destacaba su método constructivo, cambiando los relatos anteriores del Alcázar, pues en esos momentos ya era Colegio de Artillería y en una de sus salas se podían contemplar los dibujos de los estudiantes que habían logrado algún reconocimiento al diseñar cañones y fortificaciones, así como su excelencia en cualquier otra Ciencia. Y como es lógico, no obvió mencionar la Sala de Reyes ni el teórico gabinete astronómico de Alfonso X, transformado en la Sala del Cordón por la penitencia del rey. También mencionó Peyron la función de cárcel real del Alcázar y al igual que Caimo se sorprendió de la belleza de sus mujeres, pero donde más se extendió Peyron fue en la fabricación de paños segovianos. Aparte de las operaciones y técnicas, expuso los mercados y clientes, no dejando de criticar las técnicas de unos artesanos anclados en el pasado, al igual que la Mesta[45].

En 1777 Jean-François de Bourgoing inició un viaje por España en calidad de secretario de la embajada francesa, si bien todo parece indicar que no había estado en muchos de los sitios descritos por los prejuicios, las inexactitudes y contrariedades mostradas a la par que por su inquina contra casi todo lo español, vituperando los toros, pero asistiendo a todas las corridas posibles, así como una irreligiosidad no exenta de lamentar la expulsión de la Compañía de Jesús. Sin embargo, sí comentó el proyecto del Canal de Castilla para que Segovia quedase conectada con Reinosa y eso facilitase la salida de los productos castellanos. Sin casi interés en la Catedral y el Alcázar, algo más dedicó al Acueducto, describiendo las casas adosadas al pie de los arcos, las cuales, al alcanzar apenas un tercio de la altura, lo que hacían era que el trabajo de ingeniería destacase todavía más, lo mismo que la fábrica del Real Sitio, inspirado en Versalles[46]. Con todo, cuando se publicó en 1788 en París su exitoso *Nouveau voyage en Espagne*, incluyó dos láminas del Acueducto y del Alcázar que se repetirían en ediciones posteriores[47].

Como ejemplo de los escritores que renovaron el género de viajes protagonizados por personajes ficticios que describían caminos, ciudades y monumentos junto a los usos y costumbres de las poblaciones atravesadas, encontramos a E. F. Lantier que atribuyó al caballero de San Gervasio un viaje por España con dedicación especial a los teóricos milagros, sobre todo si se tiene en cuenta su fe protestante. De las muchas descripciones en boca del caballero de San Gervasio en contra de la superstición religiosa, hay que mencionar una celebración en el Jueves Santo de Segovia, cuando

> ocho hombres metamorfoseados en gigantes y conducidos por un enano, preceden un altar magníficamente decorado, y cargado con el Santo Sacramento; ese altar, llevado por hombres ocultos bajo telas, parece marchar solo; otros hombres, representando animales, lo rodean, en tanto que diversos personajes, armados de castañuelas, bailan alrededor de los sacerdotes, al son de las flautas y los tamboriles[48].

En el caso alemán hay que destacar la obra de Carl Cristoph Plüer, cuyo *Reisen durch Spanien* fue publicado en 1777 tras los viajes del germano en España la década anterior y que sirvió como guía para muchos viajeros posteriores. Plüer explicó con

detalle el funcionamiento del Acueducto y no tanta impresión le causaron la Catedral y el Alcázar. Además, fiel a su condición de protestante, criticó con dureza la Inquisición y el tormento de las 164 personas que habían pasado por la hoguera[49].

Sin embargo, si hay que destacar un escritor con una fama innegable en su propio tiempo, ese sería el británico Joseph Townsend, pues su *A journey through Spain in the years 1786 and 1787* fue traducido al alemán el mismo año de su publicación y al francés en 1809. Realizado su viaje entre 1786 y 1787, llegó a El Escorial desde Ávila, criticando la utilidad de los caminos entre las grandes ciudades, uno de los motivos principales por los que los géneros del país tenían pocas salidas comerciales y carecían de valor. Townsend, al no llegar la corte hasta pasados unos días, pudo disfrutar de los alrededores del Monasterio y bajando a San Ildefonso por el puerto de la Fuenfría, describiendo el Real Sitio sin muchas diferencias con otros viajeros que lo precedieron, a excepción que menciona una lista de pintores más amplia en la que figuraba Leonardo da Vinci junto a los más importantes artistas españoles y extranjeros que configuraron las colecciones reales, al igual que los autores de los frescos de la iglesia: Bayeu, Mariano y Maella[50].

Admiró también Townsend la fábrica de espejos cuya perfección no tenía equivalente en Inglaterra y al llegar a la capital no se extendió en describir el Acueducto ni la catedral. Más atención prestó el inglés al Alcázar, comentando que al haberse escrito tanto sobre él podía haberlo omitido, pero las atenciones que le dispensaron merecían un tratamiento especial en su relato. Al presentarse como extranjero lo acompañaron a visitar todo el edificio en el que, tras su función previa de prisión, servía para la formación de los futuros artilleros, cuyo carácter le agradó más que la propia Sala de Reyes. Townsend, con gran interés por los aspectos económicos, relató el declive de la industria pañera a la espera de que el proyecto del Canal de Castilla pudiera implementarse y el comercio y la industria segoviana resurgiera en una ciudad que seguía manteniendo, a pesar de su escasa población, la catedral y decenas de iglesias y conventos[51].

La nómina de viajeros en este siglo podría alargarse con nombres como William Bowles, François-René de Chateaubriend, Hyppolyte D'Espinchal o Wilhelm von Humboldt, hermano del naturalista Alexander y quien consideró que no solo la ciudad era bella, sino también sus calzadas pavimentadas, siendo uno de los que más atención proporcionó a los verracos neolíticos en la Calle Real[52].

SIGLO XIX

Sin solución de continuidad con la centuria anterior, el XIX fue un siglo que contempló la aparición de muchas publicaciones y grabados, incluyendo los realizados durante la Guerra de Independencia entre 1808 y 1814. En ese sentido, hay que destacar a Louis Albert Guislain Bacler d'Albe quien, acompañado del litógrafo Godefroy Engelmann, publicaron diversas estampas de Segovia y la provincia, *desde el Asalto a Somosierra* al Alcázar de los Reyes Godos, pasando por el Alto del León, San Rafael, el Acueducto y la capital[53].

En una situación similar, el inglés Edward Hawke Locker, visitó España en 1811 y 1823, aunque su estancia en el primer caso se debió más a la coyuntura bélica que

a un viaje como los británicos que realizaban el Grand Tour. A semejanza de Bertaut criticó el amancebamiento habitual en los españoles y que las mujeres casadas tuvieran amantes, considerando esas costumbres sociales la ruina del país junto a la altanería, incultura y superstición, aunque alabó la amabilidad con que lo trataron en Segovia, siendo acogido por el marqués de Lozoya cuando fue a solicitar habitación al Ayuntamiento. Fascinado por el Acueducto, no soslayó aspectos sociales y económicos, como la pérdida de población de la ciudad desde el siglo XVI y el declive de la Mesta[54].

Fue en el segundo viaje cuando Locker preparó el libro *Views in Spain*, en el que recogió sus impresiones y plasmó decenas de dibujos de poblaciones españolas que pudieron influir en otro inglés, Isidore Justin Taylor, que en uno de los tres tomos editados en París en 1832 de su *Voyage pittoresque en Espagne, en Portugal et sur la côte d'Afrique*, relataba el camino a Segovia desde Madrid y descripciones con imágenes de El Escorial, el Castillo de Coca, La Granja, el Alcázar, la Catedral, el Acueducto y unos paisanos segovianos[55] [FIG. 14].

Otra obra importante fue el *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne,* emprendida por Alexandre de Laborde entre 1806 y 1820, con ilustraciones de Liger, Six y Bourgeois[56], si bien antes estuvo disponible el *Viage artístico a varios pueblos de España,* de Isidoro Bosarte, publicado en 1804, alejado de aspectos económicos y sociales, pues intentó que su trabajo sirviera para algo parecido a una historia del arte en España que, hasta ese momento, no existía. Aparte de relatar la llegada a Segovia desde San Ildefonso por un camino cómodo que lo llevó a pensar que era nuevo, hizo referencia a la reforma acometida en el Acueducto por el arquitecto y monje cántabro, Juan de Escobedo. Bosarte, aparte de los relatos de los monumentos principales, también describió otros elementos como los citados verracos, obras góticas y renacentistas, la Vera Cruz, así como pinturas y esculturas de Gaspar Becerra, los Carducho, Castelo, Herrera, Rizzi o Carreño[57].

Todo lo contrario se mostró Bosarte al describir la iglesia de San Miguel, cuando relató brevemente que allí se encontraba sepultado la figura más relevante del Renacimiento en Segovia, a quien atribuyó el diseño de la nave del templo:

> No es menos importante para la historia literaria que para la de nuestras artes el sepulcro del Doctor Laguna, comentador de Dioscórides, médico del Papa Julio III. Este monumento se halla en la iglesia parroquial de San Miguel, en la capilla que llaman de nuestra Señora (…) En esta lauda se ve grabado a buril el epitafio compuesto en latin por el mismo Andres Laguna, y concluido el epitafio en lo restante de la lauda un escudo con una nave sobre las olas del mar[58].

También de gran interés son las publicaciones de Joaquín de Góngora y José Losáñez que, respectivamente, publicaron en 1822 y 1861, *Descripción de la Ciudad de Segovia* y *El Alcázar de Segovia*, pues sus autores influyeron de manera notable en autores posteriores y siendo la segunda una guía bastante completa de la capital que tuvo su continuidad en el *Manual del Viajero en Segovia*, obra de Andrés Gómez de Somorrostro. Mayor repercusión tuvo el tomo *Biscay and Castile* de la obra *The Tourist in Spain* de Thomas Roscoe y con ilustraciones de David Roberts. La obra contaba con vistas de los principales monumentos segovianos y una perspectiva de Segovia desde la parte

FIG. 14. TAYLOR, ISIDORE JUSTIN. *Voyage pittoresque en Espagne, en Portugal et sur la côte d'Afrique*. 1826.

meridional precedida por la plaza de toros y con unos recursos netamente románticos, aunque irreales, como colocar la Sierra de Guadarrama como fondo de la ciudad y abigarrar los principales monumentos y edificios urbanos, al igual que plasmar la ya desaparecida iglesia de Santa Columba en una vista del Acueducto desde el Azoguejo[59]. A Roberts se debe la ilustración más famosa, seguramente, del Alcázar, pero los textos de Roscoe no tienen desperdicio cuando cita la fortaleza como prisión de Estado desde la época de los Reyes Católicos y cuando asegura que las efigies de la Sala de Reyes deben ser reales porque ni siquiera la imaginación de ningún artista podía haber creado una serie de personajes tan poco agraciados[60] [FIG. 15].

La influencia de Roberts fue indudable en otros artistas extranjeros, entre los que deben destacarse Doré y Guesdon, así como españoles, caso de Pérez Villaamil, Riudavets o Quadrado y Nieto junto a Parcerisa que ilustraron desde 1839 *Recuerdos y Bellezas de España*, una de las obras más significativas del romanticismo español en cuyo último volumen, el tomo X, dedicado a Salamanca, Ávila y Segovia, aparecen 23 litografías de la provincia, 19 de ellas de la capital[61].

Como epítome de muchas de las descripciones de viajeros precedentes, hay que destacar la figura de José María Avrial y Flores, que al llegar a Segovia en 1837 comenzó a dibujar la mayor parte de los vestigios históricos de la ciudad, destacando principalmente un álbum que elaboró sobre el Alcázar por la fidelidad y explicaciones de cada una de las salas y detalles de la fortaleza, más aún tras el pavoroso incendio que asoló

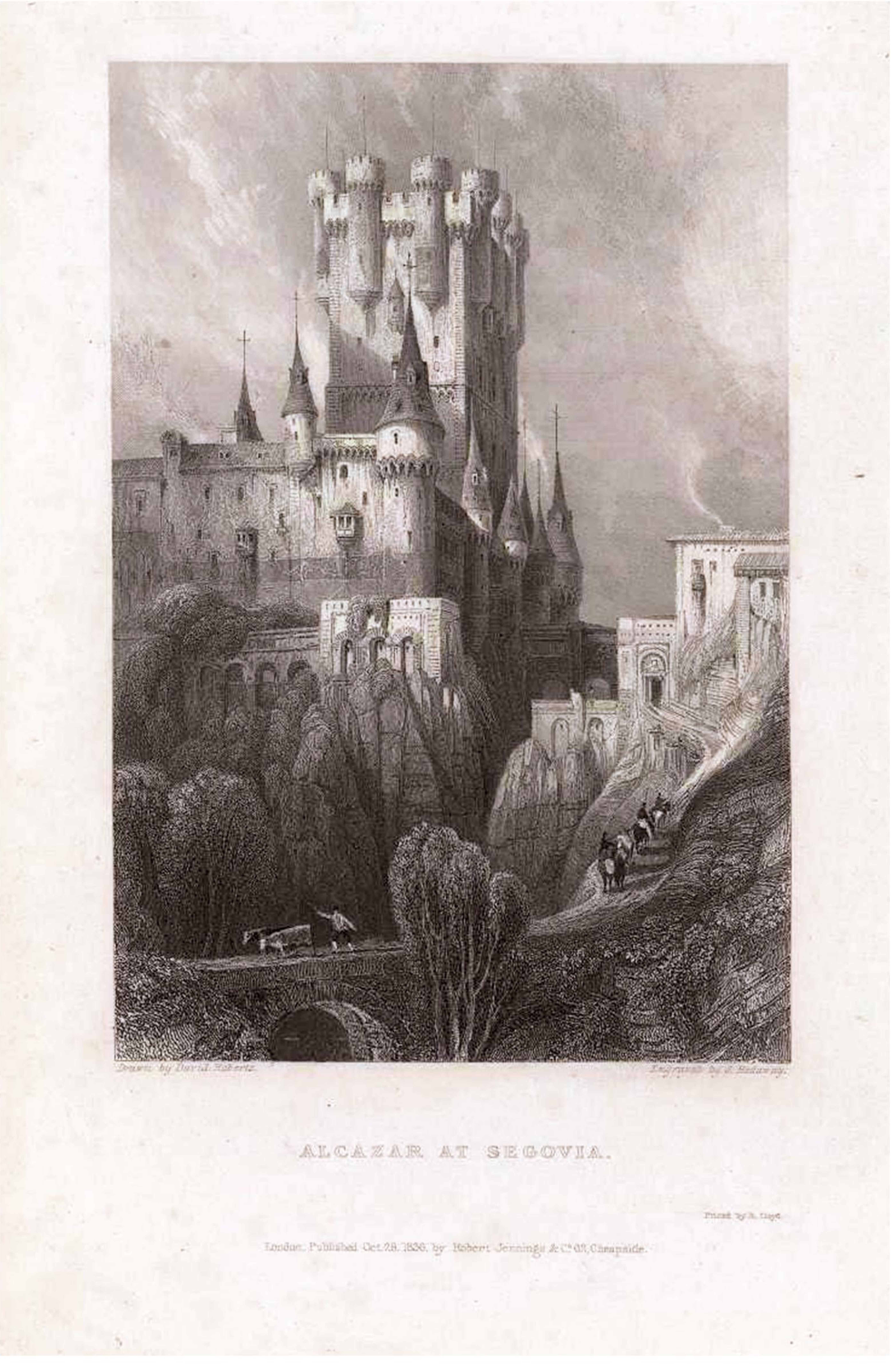


FIG. 15. ROBERTS, DAVID. *The Tourist in Spain*. 1836, Biblioteca Nacional de España.

el edificio. De hecho, y aunque sin incluir dibujos del Alcázar ni de la Catedral, Avrial fue el autor de las láminas de varias iglesias y edificios segovianos para la colección titulada *Monumentos Arquitectónicos de España*, publicada en 1859. De esa forma, e imitando a los libros de los viajeros románticos, Avrial elaboró dos álbumes con textos que acompañaban a las imágenes de los monumentos y perspectivas de la ciudad, si bien el segundo contuvo exclusivamente ilustraciones de los interiores del Alcázar[62].

La nómina de viajeros que pasaron por Segovia podría ser interminable, pero a finales del siglo XIX habría que destacar a Albert Lenoir, impulsor del museo de Cluny y autor de la primera planta de la iglesia de la Vera Cruz; al matrimonio irlandés formado por el fotógrafo Edward King Tenison y su esposa Louisa; al galés, también fotógrafo Charles Clifford, al americano Alexander Slidell Mackenzie y al británico Richard Ford, autor de *Handbook for Travellers in Spain*, una auténtica guía para turistas aunque sin ilustraciones[63].

NOTAS

*Este trabajo se enmarca en el proyecto I+D+i «Agua y Luces. Tratados españoles de arquitectura hidráulica en la Ilustración» (PDI2020-115477GB-I00) concedido por el Ministerio de Ciencia e Innovación.

1. RUIZ HERNANDO, 1982, 8, 109 y 133. MERINO DE CÁCERES, 2014, 13.
2. V. V. A. A., 2000, 175.
3. SAAVEDRA, 1881, 81-82.
4. CARRILLO DE HUETE, 1946, 214.
5. GARCÍA MERCADAL, TOMO I, 1999, 249-250.
6. MERINO DE CÁCERES, 2014, 31-32.
7. CHAVES MARTÍN, 2012, 61-62.
8. PÉREZ GONZÁLEZ y ARROYO RODRÍGUEZ, 2011, 19-21.
9. https://dbe.rah.es/biografias/59543/antoine-de-lalaing (01/08/2022)
10. GARCÍA MERCADAL, TOMO I, 1999, 425, 753, 777.
11. NAVAGERO, 1983, 72-73.
12. BIBLIOTECA NACIONAL (ESPAÑA), 1993, 87-90.
13. https://www.metmuseum.org/art/collection/search/336288 (15 de octubre de 2022)
14. GARCÍA MERCADAL, TOMO II, 1999, 82-88.
15. MERINO DE CÁCERES, 2014, 19.
16. COLMENARES, 2005, 148-177.
17. GARCÍA MERCADAL, TOMO II, 1999, 331-336.
18. GARCÍA MERCADAL, TOMO I, 1999, 39, 51.
19. COLMENARES, 2005, 198.
20. GARCÍA MERCADAL, TOMO II, 1999, 453-455, 571-572.
21. PÉREZ GONZÁLEZ y ARROYO RODRÍGUEZ, 2011, 20.
22. GARCÍA MERCADAL, TOMO II, 1999, 453-455, 573-574.
23. RUIZ HERNANDO, 1982, 131-133.
24. GARCÍA MERCADAL, TOMO II, 1999, 616-635.
25. PÉREZ GONZÁLEZ y ARROYO RODRÍGUEZ, 2011, 55.
26. PÉREZ GONZÁLEZ y ARROYO RODRÍGUEZ, 2011, 22.
27. GARCÍA MERCADAL, TOMO II, 1999, 659-663.
28. MERINO DE CÁCERES, 2014, 21.
29. GARCÍA MERCADAL, TOMO II, 1999, 663-664, MAQUEDA ABREU, 1999, 71.
30. GARCÍA MERCADAL, TOMO III, 1999, 391-392, 454-477, MERINO DE CÁCERES, 2014, 33-34.
31. https://fundacioncajasegovia.es/ficha-coleccion/le-doriene-du-palais-de-sigovie-vista-del-alcazar-de-segovia-por-de-tras/ (15 de octubre de 2022)
32. GARCÍA MERCADAL, TOMO III, 1999, 581.
33. PÉREZ GONZÁLEZ y ARROYO RODRÍGUEZ, 2011, 23-24.
34. GÓMEZ, 1974, 11-13, 27-29, 75-81.
35. GARCÍA MERCADAL, TOMO IV, 1999, 717-722.
36. GARCÍA MERCADAL, TOMO IV, 1999, 637-640.
37. GARCÍA MERCADAL, TOMO IV, 1999, 816-819.
38. GARCÍA MERCADAL, TOMO IV, 1999, 821-823.
39. PÉREZ GONZÁLEZ y ARROYO RODRÍGUEZ, 2011, 70-76.
40. CRESPO DELGADO, 2006, 142-154.
41. PÉREZ GONZÁLEZ y ARROYO RODRÍGUEZ, 2011, 26.
42. CRESPO DELGADO, 2006, 156-157.
43. PONZ, TOMO X, 1772-1794, 80-121.
44. GARCÍA MERCADAL, TOMO V, 1999, 239.
45. GARCÍA MERCADAL, TOMO V, 1999, 381-385, 431-433.
46. GARCÍA MERCADAL, TOMO V, 1999, 443, 453, 457-468.
47. MERINO DE CÁCERES, 2014, 25.
48. GARCÍA MERCADAL, TOMO V, 1999, 457-468, 575-576, 770.
49. CORTÓN DE LAS HERAS, 2021, 101-104.
50. GARCÍA MERCADAL, TOMO VI, 1999, 11, 123-124.
51. GARCÍA MERCADAL, TOMO VI, 1999, 125-126.
52. PÉREZ GONZÁLEZ y ARROYO RODRÍGUEZ, 2011, 90.
53. CORTÓN DE LAS HERAS, 2021, 140-142.
54. LOCKER, 1984, 34, 109-112.
55. TAYLOR, 1832, 92.
56. MERINO DE CÁCERES, 2014, 25.
57. BOSARTE, 1804, 4-30.
58. BOSARTE, 1804, 91-92.
59. MERINO DE CÁCERES, 2014, 27, 36-37.
60. ROSCOE, 1837, 112.

61. MERINO DE CÁCERES, 2014, 29-30.
62. MERINO DE CÁCERES, 2014, 15-16, 43-45.
63. FORD, 1855, 750-773.

BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ GONZÁLEZ, I. y Peñas Barroso, Mª del M. (2017), «Salvoconducto que trajeron los oficiales alemanes que vinieron a España en 1582 y fundaron el Real Ingenio de Moneda de Segovia en el año 1583», *Estudios Segovianos*, 116. pp. 425-439.

BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA (1993), *Los Austrias: grabados de la Biblioteca Nacional*. Madrid, Biblioteca Nacional.

BOSARTE, I. (1804), *Viage artístico a varios pueblos de España*. Madrid, Imprenta Real.

CANTALEJO SAN FRUTOS R. (1993), «Segovia: Descripciones e impresiones». Segovia, *Estudios Segovianos*, XXXVI, nº 92, pp. 242-271.

CARRÈRE-LARA, E. (2006), «La crueldad ibérica a través de los relatos de viaje franceses del siglo XVIII», *Cuadernos Dieciochistas,* 7, recuperado a partir de
https://revistas.usal.es/index.php/1576-7914/article/view/3739

CARRILLO DE HUETE, P. (1946), *Crónica del halconero de Juan II*, [Texto impreso]. Madrid, Espasa-Calpe.

CHAVES MARTÍN, M. A. (2012), «El viaje y sus relatos. Una aproximación a la construcción de la imagen de la ciudad histórica», *Icono14*, vol. 10, 2, pp. 57-83.

COLMENARES, D. de (2005), *Historia de la insigne ciudad de Segovia y compendio de las historias de Castilla / autor Diego de Colmenares; ilustrada con notas, algunas del autor, y otras de Tomás Baeza y González, revisadas todas ellas por Gabriel María Vergara*. Valladolid, Maxtor.

CORTÓN DE LAS HERAS, M. T. (coord.) (2021), *XXXVII Curso de Historia de Segovia. La imagen de Segovia en los libros de los viajeros*, Segovia, Real Academia de Historia y Arte de San Quirce y Ayuntamiento de Segovia.

CRESPO DELGADO, D. (2006), «El Gótico vindicado. Sobre algunos viajeros ingleses y españoles en la Segovia del siglo XVIII», *Oppidum*, 2. Segovia, pp. 141-168.

ESCOBAR RODRÍGUEZ, A. M. (2013), «Torres urbanas de la ciudad de Segovia. Un análisis de la silueta comparada», *Arte y Ciudad: Revista de Investigación*, Nº Extra 3, pp. 745-763.

FORD, Richard (1855), *A Handbook for Travellers in Spain*. London: J. Murray.

GARCÍA CALDERÓN, Á. (2020): «Mme d'Aulnoy y su contribución al desprestigio de España en Europa: Relation du voyage en Espagne (1691)», *Onomázein: Revista de lingüística, filología y traducción de la Pontificia Universidad Católica de Chile*, Nº. Extra 7, pp. 108-126.

GARCÍA MERCADAL, J. (1999), *Viajes de Extranjeros por España y Portugal: Desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX*. Valladolid, Junta De Castilla y León.

GARCÍA SANZ, Á. (1977), Desarrollo y crisis del Antiguo Régimen en Castilla la Vieja. Economía y sociedad en tierras de Segovia 1500-7814. Madrid, Akal.

GÓMEZ DE LA SERNA, G. (1974), *Los viajeros de la Ilustración*. Madrid, Alianza Editorial.

GÓMEZ DE SOMORROSTRO Y MARTÍN, A. (1999), *Manual del viajero en Segovia*, Segovia, [Librería] Cervantes, D.L.

KAGAN, R. L. (dir.)- (1996), *Ciudades del siglo de oro. Las vistas españolas de Anton Van den Wyngaerde*. Madrid, El Viso.

LOCKER, E. H. (1984), *Vistas de España*. Madrid, Ediciones el Museo Universal.

MAQUEDA ABREU, C. (1996), «Extranjeros, Leyenda Negra e Inquisición», *Revista de la Inquisición: (intolerancia y derechos humanos), Nº* 5, pp. 39-102.

MARIÑO, F. M. y Oliva Herrer, M. de la O. (2004), *El viaje en la literatura occidental*, Valladolid, Universidad de Valladolid.

MERINO DE CÁCERES, J. M. (2014): *El Alcázar de Segovia y don José María Avrial*, Segovia, Patronato del Alcázar de Segovia.

NAVAGERO, A. (1983), *Viaje por España (1524-1526)*, Madrid, Turner.

PEÑALOSA ESTEBAN-DRAKE, I. (2001), *El Alcázar de Segovia, prisión de estado, la guerra de Sucesión española (1701-1714)*. Segovia, Patronato del Alcázar.

PÉREZ GONZÁLEZ, C. y Arroyo Rodríguez, L. A. (2011), *El Acueducto de Segovia. Viajes, viajeros y algo de arqueología*, Segovia, Instituto de Estudios Pisoraca, IE Universidad.

ROSCOE, T. (1837), *The tourist in Spain: Biscay and the Castiles*. London : Robert Jennings and Co.

RUIZ ALONSO, R. (2019), *Esgrafiado: historia de un revestimiento mural: de la Antigüedad al Renacimiento*. Segovia, Instituto de la Cultura Tradicional Segoviana Manuel González Herrero.
RUIZ HERNANDO, A. (1982), *Historia del urbanismo en la ciudad de Segovia, del siglo XII al XIX*. Madrid, Diputación Provincial, el Ayuntamiento y la Caja de Ahorros y Monte de Piedad Provincial de Segovia.
SAAVEDRA, E. (1881), *La geografía de España del Edrisí*. Madrid, Imp. de Fortanet.
SOLER VALENCIA, J. M. (2014): *Patrimonio industrial en Segovia*. Segovia, Real Academia de Historia y Arte de San Quirce.
TAYLOR, I. (1832), *Voyage pittoresque en Espagne, en Portugal et sur Cote d'Afrique*. Paris, Librairie de Gide Fils.
V.V.A.A. (2000), *Segovia Romana*. Segovia, Caja Segovia, Obra Social y Cultural.

Volver al índice

PUBLICACIONES DE LA FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

COLECCIÓN JUANELO TURRIANO DE HISTORIA DE LA INGENIERÍA

2023

AGUILAR CIVERA, Inmaculada, *Innovación y modernidad: José Eugenio Ribera, ingeniero de caminos (1864-1936).*

CÁMARA MUÑOZ, Alicia *y* GARCÍA HOURCADE, Juan Luis (eds.), *De la idea del firmamento de Leonardo Turriano.*

2022

RAMELLA, Roberta y VIGANÒ, Marino, J*uanelo Turriano (Gianello Torresani) relojero, ingeniero, astrónomo. Fuentes y documentos biográficos*.

2020

LÓPEZ REQUENA, Jesús, *El proyecto de navegación del Tajo de Carlos de Simón Pontero*.

2019

CRESPO DELGADO, Daniel (ed.), *Sueño e ingenio. Libros de ingeniería civil en España: del Renacimiento a las Luces*.

EGÓROVA, Olga, *El picadero de Moscú, obra de Agustín de Betancourt*.

2018

PÉREZ ÁLVAREZ, Víctor, *Técnica y fe: el reloj medieval de la catedral de Toledo*.

VÁZQUEZ MANASSERO, Margarita Ana, El *«yngenio» en palacio: arte y ciencia en la corte de los Austrias* (ca. 1585-1640).

2017

CRESPO DELGADO, Daniel, *Preservar los puentes. Historia de la conservación patrimonial de la ingeniería civil en España (siglo XVI-1936)*.

2016

DIÁZ-PAVÓN CUARESMA, Eduardo, *El hundimiento del Tercer Depósito del Canal de Isabel II en 1905*.

SÁNCHEZ LÓPEZ, Elena y MARTÍNEZ JIMÉNEZ, Javier, *Los acueductos de Hispania. Construcción y abandono*.

2015

ZANETTI, Cristiano, *Juanelo Turriano, de Cremona a la Corte: formación y red social de un ingenio del Renacimiento*.

ROMERO MUÑOZ, Dolores, *La navegación del Manzanares: el proyecto Grunenbergh*.

LOPERA, Antonio, *Arquitecturas flotantes*.

MUÑOZ CORBALÁN, Juan Miguel, *Jorge Próspero Verboom: ingeniero militar flamenco de la monarquía hispánica*.

LECCIONES JUANELO TURRIANO DE HISTORIA DE LA INGENIERÍA

2024

CÁMARA MUÑOZ, Alicia y REVUELTA POL, Bernardo (coords.), *Forasteros en la ciudad de la Edad Moderna*.

2020

CÁMARA MUÑOZ, Alicia y REVUELTA POL, Bernardo (coords.), *Los libros del ingeniero*.

2019

CÁMARA MUÑOZ, Alicia y REVUELTA POL, Bernardo (coords.), *Arquitectura hidráulica y forma urbana*.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia y VÁZQUEZ MANASSERO, Margarita Ana (eds.), *«Ser hechura de»: ingeniería, fidelidades y redes de poder en los siglos XVI y XVII*. Edición en inglés: *«Ser hechura de»: engineering, loyalty and power networks in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*.

LEÓN GONZÁLEZ, Francisco Javier y GOICOLEA RUIGÓMEZ, José María (coords.), *La Catedral. Ingenium ut aedificare*.

2018

CÁMARA MUÑOZ, Alicia y REVUELTA POL, Bernardo (coords.), *El ingeniero espía*.

2017

LEÓN GONZÁLEZ, Javier y GOICOLEA RUIGÓMEZ, José María (coords.), *Los puentes de piedra (o ladrillo) antaño y hogaño*.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia y REVUELTA POL, Bernardo (coords.), *La palabra y la imagen. Tratados de ingeniería entre los siglos XVI y XVIII*.

2016

NAVASCUÉS PALACIO, Pedro y REVUELTA POL, Bernardo (coords.), *«De Re Metallica»: Ingeniería, hierro y arquitectura*.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia y REVUELTA POL, Bernardo (coords.), *«Libros, caminos y días». El viaje del ingeniero*.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia (ed.), *El dibujante ingeniero al servicio de la monarquía hispánica*. Edición en inglés: *Draughtsman Engineers Serving the Spanish Monarchy in the Sixteenth to Eighteenth Centuries*.

2015

NAVASCUÉS PALACIO, Pedro y REVUELTA POL, Bernardo (coords.), *Ingenieros Arquitectos*.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia y REVUELTA POL, Bernardo (coords.), *Ingeniería de la Ilustración*.

2014

CÁMARA MUÑOZ, Alicia y REVUELTA POL, Bernardo (coords.), *Ingenieros del Renacimiento*. Edición en inglés (2016): *Renaissance Engineers*.

2013

CÁMARA MUÑOZ, Alicia y REVUELTA POL, Bernardo (coords.), *Ingeniería romana*. Edición en inglés (2016): *Roman Engineering*.

OTRAS PUBLICACIONES

2024

CRESPO DELGADO, Daniel (ed.), *Agustín de Betancourt 1758-1824. Fundador de la Escuela de Caminos y Canales. Ingeniero cosmopolita*.

2021

NAVASCUÉS PALACIO, Pedro y REVUELTA POL, Bernardo (eds.), *Fortificación y ciudad. 29 maquetas.*

2019

CRESPO DELGADO, Daniel (ed.), *Sueño e ingenio. Libros de ingeniería civil en España.l.*

2017

NAVASCUÉS PALACIO, Pedro y REVUELTA POL, Bernardo (eds.), *Maquetas y Modelos históricos. Ingeniería y construcción*.

2016

SÁNCHEZ RON, José Manuel, *José Echegaray (1832-1916): el hombre polifacético: técnica, ciencia, política y teatro en España*.

2014

NAVASCUÉS PALACIO, Pedro y REVUELTA POL, Bernardo (eds.), *Una mirada ilustrada. Los puertos españoles de Mariano Sánchez.*

2013

CHACÓN BULNES, Juan Ignacio, *Submarino Peral: día a día de su construcción, funcionamiento y pruebas*.

2012

AGUILAR CIVERA, Inmaculada, *El discurso del ingeniero en el siglo XIX. Aportaciones a la historia de las obras públicas*.

CRESPO DELGADO, Daniel, *Árboles para una capital. Árboles en el Madrid de la Ilustración*.

2011

CASSINELLO, Pepa y REVUELTA POL, Bernardo (eds.), *Ildefonso Sánchez del Río Pisón: el ingenio de un legado*.

2010

CÁMARA MUÑOZ, Alicia (ed.), *Leonardo Turriano, ingeniero del rey*.

CASSINELLO, Pepa (ed.), Félix Candela. *La conquista de la esbeltez*.

2009

CÓRDOBA DE LA LLAVE, Ricardo, *Ciencia y técnica monetarias en la España bajomedieval*.

NAVARRO VERA, José Ramón (ed.), *Pensar la ingeniería. Antología de textos de José Antonio Fernández Ordóñez*.

2008

RICART CABÚS, Alejandro, *Pirámides y obeliscos. Transporte y construcción: una hipótesis.*

GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio y NAVASCUÉS PALACIO, Pedro (eds.), *Ars Mechanicae. Ingeniería medieval en España.*

2006

MURRAY FANTOM, Glenn; IZAGA REINER, José María y SOLER VALENCIA, Jorge Miguel, *El Real Ingenio de la Moneda de Segovia. Maravilla tecnológica del siglo XVI.*

2005

GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio y VELÁZQUEZ SORIANO, Isabel, *Ingeniería romana en Hispania. Historia y técnicas constructivas.*

2001

NAVARRO VERA, José Ramón, *El puente moderno en España (1850-1950). La cultura técnica y estética de los ingenieros.*

1997

CAMPO Y FRANCÉS, Ángel del, *Semblanza iconográfica de Juanelo Turriano.*

1996/2009

Los Veintiún Libros de los Ingenios y Máquinas de Juanelo Turriano

1995

MORENO, Roberto, *José Rodríguez de Losada. Vida y obra.*

Volver al índice

Siguiendo una línea iniciada en 2012, la colección "*Lecciones Juanelo Turriano de Historia de la Ingeniería*" publica en este volumen las conferencias dictadas en el curso «*Forasteros en la ciudad de la Edad Moderna: trazar, describir, comprender*», celebrado en Segovia del 28 al 30 de octubre de 2022 y organizado conjuntamente por la UNED y la Fundación Juanelo Turriano, con la colaboración del proyecto I+D+i «*Cartografías de la ciudad en la Edad Moderna: relatos, imágenes, interpretaciones*» (PID2020-113380GB-I00/AEI/10.13039/501100011033), financiado por la Agencia Estatal de Investigación (Ministerio de Ciencia e Innovación).

En este curso, el protagonismo viajero y testifical de los ingenieros se complementa con la peripecia de otros personajes, como diplomáticos, escritores, peregrinos, religiosos o espías. Y sin olvidar a las mujeres viajeras, ya fueran artistas, consortes, gobernantes o fundadoras de conventos.

Muchos de estos forasteros retrataron, mediante la letra y el dibujo, las ciudades que visitaron, entregándonos una visión contemporánea de aquellos lugares, tanto de su forma urbana como de la vida que latía en sus calles y plazas. Descripciones que constituyen la base de los artículos recogidos en este volumen.

FJT FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

MINISTERIO DE CIENCIA E INNOVACIÓN

AGENCIA ESTATAL DE INVESTIGACIÓN

CARCEM